

MOTOCICLISMO NÚMERO 2.652 SEPTIEMBRE 2024 HONDA CRF1100L AFRICA TWIN AD DCT ES // ALPEN MASTER (LA FINAL) // COMPARATIVA DEPORTIVAS A2 // COMPARATIVA SCOOTER GT 125 SPORTLIFE

COMPARATIVA YAMAHA R7 VS XSR900 GP // COMPARATIVA SCOOTER GT 125

MOTOCICLISMO



2.652
SEPTIEMBRE 2024
5€
02652
8 414 520 000020

COMPARATIVA DEPORTIVAS A2

PRIMEROS SUEÑOS

APRILIA RS 457 / KAWASAKI NINJA 500 / HONDA CBR500R / YAMAHA R3



COMPARATIVA NAKED A2

HONDA CB500 HORNET / KAWASAKI Z500
KTM 390 DUKE



LA GRAN FINAL

THE DARK SIDE OF JAPAN



MT-09
AHORA DESDE 140€ AL MES*

Entrada 1.222,30€ 35 cuotas de 140€
y una última cuota de 5.418,54€
TIN: 6,49% T.A.E. 8,57%

   www.yamaha-motor.eu





 **YAMAHA**
Revs Your Heart

*Ejemplo de financiación para Yamaha MT-09 35Kw. PVP: 10.999 €. Precio promocional financiando: 9.799 € (incluye descuento por sobre tasación entregando moto usada 1.200 €). Entrada: 1.222,30 €. Importe total financiado: 8.915,48 € (incluida comisión de formalización del 3,95%: 338,78 €). 35 cuotas de 140 € y una última cuota de 5.418,54 €. Total intereses: 1.403,06 €. Coste total del crédito: 1.741,84 €. Importe total adeudado: 10.318,54 €. Precio total a plazos: 11.540,84 €. TIN: 6,49%. TAE: 8,57%. Sistema de amortización francés. Prima opcional de seguro mensual: 12,48 € (impuestos incluidos). Importe a domiciliar con seguro opcional: 35 mensualidades de 152,48 € y una última mensualidad de 5.431,02 €. Financiando con Banco Cetelem S.A.U. hasta el 30/09/2024.

Seguro opcional de protección de pagos: seguro de fallecimiento, incapacidad permanente total, incapacidad temporal y desempleo contratado con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España, registradas con las claves E-129 y E-130 en el Registro de la DGSFP, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A.U. Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con la clave OV-0046. Dispone de Seguro de Responsabilidad Civil Profesional y satisface el requisito de capacidad financiera. Las aplicaciones de las coberturas están supeditadas a las condiciones generales y particulares de la póliza. Consulta aseguradoras con las que Cetelem ha suscrito contrato de agencia en www.cetelem.es/seguros

EDITORIAL

COMPÁS DE ESPERA

El verano se está acabando, las vacaciones lo han hecho para la mayoría, y probablemente este otoño no será tan prolífico como el pasado. Los fabricantes europeos y japoneses ya tienen actualizadas sus motos para la normativa Euro 5+, y con las lógicas actualizaciones y ampliaciones de gama, no esperamos encontrarnos con el aluvión de novedades de este 2024. Lo que hemos conocido hasta ahora se centra sobre todo en la implantación de la electrónica cada vez en más ámbitos de la mecánica de la moto, como por ejemplo, la extensión de los sistemas de transmisión computerizados sobre las cajas de cambio convencionales, que ya tenemos en modelos de BMW, Honda y Yamaha, y que se van a extender en breve a numerosas marcas, al fin y al cabo, es algo en lo que intervienen las grandes firmas de electrónica. El peso de lo nuevo vendrá de las nuevas y pujantes marcas chinas, algunas de las cuales ya empezaron el pasado otoño a extender su gama con modelos de cilindrada media y alta con nuevas plantas motrices con cada vez más cilindros, que la verdad es que están dejando esperar su comercialización. Con su llegada, tal y como ha ocurrido también en el sector del automóvil, parece que el mercado se va a separar en dos ramas, con sus productos repletos de equipamiento y a precios más bajos, luchando, no ya por la cuota de mercado, que parece tenerla asegurada, sino por lograr ser unas firmas consideradas al mismo nivel que las tradicionales, algunas de las cuales ya se han posicionado directamente como marcas casi de lujo, un segmento que también tiene un éxito cada vez mayor.

El Salón de Milán se ha convertido en el único gran certamen del año del mundo de la moto y su entorno en el ámbito comercial, y en él van a participar la totalidad de las grandes marcas, después de la deserción de algunas de ellas en el periodo "post pandemia". Será la única oportunidad de ver reunido prácticamente todo lo nuevo de 2025, unas novedades que desde hace semanas ya empiezan a aparecer en un constante goteo, que, en algunos casos, como podéis ver en las presentaciones de este mismo número, ya hemos tenido la ocasión de probar por primera vez. 2024 será recordado probablemente como el año en que BMW decidió cambiar el paso con su moto de más éxito, la gran GS boxer, una remodelación que a nivel dinámico ha sido realmente importante, y que ha logrado auparla de nuevo a lo más alto

EL PESO DE LAS NOVEDADES EN 2025 VA A LLEGAR DE LA MANO DE LAS GRANDES MARCAS CHINAS



en una de nuestras pruebas estrella, el Alpen Master. La bicilíndrica alemana ha ganado con todo merecimiento.

El orden establecido en el terreno comercial está cambiando, pero como vemos en cada carrera, no ocurre lo mismo en lo que se refiere a las carreras, especialmente en la categoría de MotoGP. En Moto2 estamos asistiendo a un año realmente diferente. Kalex sólo ha dejado de ganar dos títulos, el primero que se llevó Toni Elías con su Moriwaki y el de la Suter de Marc Márquez. Desde entonces se ha mantenido no sólo como la firma ganadora, sino que prácticamente ha monopolizado las parrillas de la categoría, dejando a los escasos rivales que ha tenido a lo largo de los años en las plazas traseras. La única escudería que ha aguantado desde el principio ha sido Speed Up, rebautizada como Boscoscuro, que este año parece en condiciones de lograr lo que parecía una quimera, ganar en Moto2. Con sólo cuatro motos ha logrado convertirse en líder del campeonato y colocarlas de manera constante en las primeras plazas. No es precisamente lo que ocurre en MotoGP, donde asistimos carrera tras carrera a un festival Ducati en el que cuatro de sus pilotos parecen jugar en otra división: las Desmosedici de este año de Bagnaia, Martín y Bastianini, a las que se suma la del año pasado de Marc Márquez, no dejan opción a nadie más. Las esperanzas de Aprilia y KTM a principios de año se han disuelto, y ni Honda ni Yamaha parecen lograr el mínimo avance a pesar de sus prerrogativas técnicas. El hecho de que un técnico de una firma rival, aunque fuese sin conocimiento de la dirección de su equipo, escanease la carrocería de las Ducati durante un GP, a la vista de todo el mundo, puede dar una idea de la ventaja técnica de la escuadra de Bolonia respecto a sus rivales. Si hasta 2027 no hay grandes cambios en el reglamento, es más que posible que tengamos todavía además este, otros dos años de absoluto dominio de las motos boloñesas, y descubrir quién de sus pilotos se hace con victorias y títulos sea la única incógnita. **M**

MOTOCICLISMO

Directora General Motor: María Wandosell Alcina
Consejero Editorial Honorífico de Motos:
Augusto Moreno de Carlos
Director: Pepe Burgaleta
Directora de Arte: Virginia Ortiz

Redacción: Chechu Lázaro, Santiago Ayala
y Marcos Abelenda.

Colaboradores y Corresponsales: Juan Pedro de la Torre,
Dennis Noyes, Joan Carles Orengo, Keko Ochoa, Roberto
Ruiz, Emilio Scotto, Mónica Pino, Neil Spalding, Adam
Child, Manolo López, Mariano Urdín, Kevin Cameron y
Carlo Pernat. Fotografía: Alejandro Cubino, Félix Macías
y Jaime Olivares.

Departamento de Arte: Ramón Cánovas.

Tecnología Editorial: Tomás García [Director],
Alberto Vicente [Adjunto al Director].

Producción: Manuel Torres.

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es

Client Services: Begoña Calvo y Raquel Carrasco
coordinacionpublicidad@slib.es.

Eventos Motor: Raúl Moreno [Director]
eventos_motor@slib.es

SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: **91 347 01 00**.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es Teléfono: **91 060 44 83**
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

MOTOCICLISMO contiene material editorial de la revista
alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

MOTORRAD

Imprime: ROTOCOBRIH Ronda de Valdecarrizo nº 13.
28760 Tres Cantos [Madrid].
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de
Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B
- Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés [Madrid] - Tfno.:
91 665 71 58.

Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206
Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches
[Madrid] - Tfno.: 918 30 45 91

Depósito legal: M-197 - 1958

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos,
dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización.
Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de
Información (ARI) y de la Sección española de la Federación
Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Precio: 5 euros,
IVA incluido. Canarias: 5,15 euros, gastos de transporte
incluidos. Ceuta y Melilla: 5 euros, gastos de transporte
incluidos. Printed in Spain

ARI
Asociación de Revistas de Información

FIPP

EMPRESAS POR LA
MOVILIDAD
SOSTENIBLE

PEFC

PEFC/14-38-00296

PEFC Certificado

El papel de esta
publicación procede
de bosques
gestionados de forma
sostenible

www.pefc.es

www.motociclismo.es

[motociclismo.es](https://www.facebook.com/motociclismo.es)

[@motociclismo_es](https://twitter.com/motociclismo_es)

motociclismo@slib.es

[motociclismo_es](https://www.instagram.com/motociclismo_es)

SUMARIO

Nº 2.652 // Septiembre 2024

82

LA GRAN FINAL
DEL ALPEN
MASTER
2024

134

LA LUCHA POR
EL TÍTULO DE
MOTOGP

110

PANTALONES
CARGO

3 EDITORIAL

Compás de espera

6

COMBUSTIÓN LIMPIA

Kawasaki ICE, impulsada
por hidrógeno

8

MOTOFLASH

Últimas noticias de actualidad

14

BEON MOTO3 CUP

Una verdadera moto de carreras
a precio razonable

18

TODAVÍA MÁS ALLÁ

Superprueba de la nueva
Honda Africa CRF1100L Twin
Adventure Sports ES DCT

30

TRIUMPH ROCKET 3 STORM R

Una moto masiva

34

DEPORTIVAS DIFERENTES

Comparativa Yamaha:
R7 frente a XSR 900 GP

44

LA BURGUESÍA

Comparativa scooters 125 GT



MOTOS EN ESTE NÚMERO



68	APRILIA RS 457
120	BENELLI 900 SEI
14	BEON MOTO3 CUP
82	BMW F 900 GS
82	BMW R 1300 GS
82	BMW S 1000 XR
82	DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO RVE
130	FANTIC XEF 450 RALLY
56	HONDA CB500 HORNET
68	HONDA CBR500R
18	HONDA CRF1100L ADVENTURE SPORT ES DCT
44	HONDA FORZA 125
82	HUSQVARNA SVARTPILEN 401
6	KAWASAKI ICE
68	KAWASAKI NINJA 500
56	KAWASAKI Z500
56	KTM 390 DUKE
82	KTM 990 DUKE
128	SCORPA SCF 300
82	SUZUKI GXS-8R
82	SUZUKI V-STROM 800 DE
44	SYM CRUISYM ALPHA 125
30	TRIUMPH ROCKET 3 STROM R
68	YAMAHA R3
34	YAMAHA R7
44	YAMAHA XMAX 125
34	YAMAHA XSR 900 GP

56	LAS REINAS DEL BAILE Comparativa naked A2
68	PUERTA DE ENTRADA Comparativa de las nuevas deportivas A2
82	EUROPA 2024 La gran final del Alpen Master 2024
102	MEDIO SIGLO DE LEYENDA La historia del motor V2 de Ducati
110	PUEDEN AGUANTAR UNA PALIZA Informe pantalones cargo para moto
116	LIBROS Últimas novedades editoriales
118	EQUIPAMIENTO Lo que necesitas tú o tu moto
120	CLASSIC CLUB Benelli 900 Sei
124	MOTOFLASH OFF ROAD La actualidad de la moto de campo

126	EQUIPAMIENTO OFF ROAD Ponte al día
128	ZONA NARANJA Probamos la Scorpa SCF 300
130	EXCITACIÓN Nueva Fantic XEF 450 Rally
134	MOTOGP Una rivalidad de época
142	DUCATI ES COMO HONDA EN 500 La columna de Carlo Pernat
144	BOX EN BOX Noticias desde el paddock
146	UNA SITUACIÓN AGOTADORA La columna de Kevin Cameron
148	HISTORIA DE LA MOTO DEPORTIVA Capítulo 104
154	EL PASO PORDOI Una visita obligada para todo viajero en moto
162	MOTOS A LA "BOLOGNESA" La columna de Mariano Urdín

Combustión limpia

LA KAWASAKI H2 CON MOTOR DE HIDRÓGENO YA RUEDA

No hay duda que Kawasaki es la gran marca que más está apostando por las nuevas fórmulas de movilidad con vehículos dotados de motores que no emiten CO₂. A los modelos eléctricos que ya están en el mercado y el híbrido ya presentado, se une su prototipo propulsado por hidrógeno, creado sobre la base de una H2 ST. La Kawasaki ICE, ya presentada hace algún tiempo, ha podido realizar ya su primera prueba dinámica pública en el Circuito de Suzuka, después de las pruebas privadas realizadas en la pista de pruebas de la marca, Autopolis, en la isla de Kyushu, también en Japón. Esta moto parte de las investigaciones que comenzaron en en marzo de 2023 sobre una Kawasaki Ninja H2 ST equipada con un motor alimentado por hidrógeno, pero con la misma base que el tetracilíndrico en línea sobrealimentado de 998 cc, sobre el que se han realizado modificaciones para permitir la inyección directa de hidrógeno en los cilindros y también en el chasis para bidones de hidrógeno en la zona habitual que ocupan las maletas de equipaje. El funcionamiento del motor es similar al de uno alimentado con gasolina, pero la combustión se produce por una reacción entre el hidrógeno y el oxígeno del aire, en vez de con el carbono. El residuo es únicamente agua, a la que se une una cierta cantidad de óxidos de nitrógeno y CO₂ procedente del aceite de lubricación.

Kawasaki, junto a Suzuki, Toyota, Honda y Yamaha es miembro de la asociación HySE (Hydrogen Small mobility & Engine technology), que está enfocada al desarrollo de la tecnología del hidrógeno y la investigación sobre motores de hidrógeno, sistemas de llenado de hidrógeno y sistemas de suministro de combustible con el fin de producir vehículos propulsados por este gas. El objetivo de Kawasaki es convertir la ICE, de la que actualmente Satoaki Ichi es su, Project Leader, en una moto de serie a principios de la década de 2030. Actualmente el problema para la implantación de este tipo de vehículos, sobre todo de pequeñas dimensiones y con poca capacidad de almacenamiento, es la necesidad de crear una red de fabricación de hidrógeno limpio, ya que sería necesario que su producción se realizase con energías no contaminantes, y también la de una red de distribución lo suficientemente capilar. **M**

KAWASAKI COMO PARTE DEL
CONSORCIO HYSE QUIERE LLEVARLA A
LA PRODUCCIÓN EN LA DÉCADA DE 2030





La apariencia aparatosa de la Kawasaki ICE responde a sus sobredimensionadas maletas, como alojamiento de los bidones de hidrógeno. Todo será más liviano con una red de distribución amplia. El tetracilíndrico tiene inyección directa de hidrógeno a los cilindros.





Media cilindrada

La firma china Zontes se adentra en la cilindrada media con un nuevo motor tricilíndrico de 699 cc, con unas cotas de 70,0 x 60,6 mm y una elevada relación de compresión, 13;0:1. La potencia máxima es de 70 kW [95 CV] a 10.000 rpm [tendrá una versión de 35 kW para los usuarios del carnet A2] y el par máximo es de 76 Nm a 7.500 rpm. La Zontes 703F es una trail con orientación mixta, llantas de radios de 21" y 18", y un gran protector de cárter en la parte inferior del chasis, que es un doble viga de aluminio que pesa 11 kg, al que se une un subchasis desmontable de 3,8 kg. El asiento se sitúa a 845 mm del

suelo y cuenta un depósito de gasolina de 22 litros. Las suspensiones regulables están firmadas por Marzocchi; los frenos están a cargo de J.Juan con pinzas de anclaje radial de cuatro pistones y discos de 310 mm. Sobresale su equipamiento de serie que incluye radar con detección de ángulo muerto, dos cámaras con 140° de ángulo de visión y una capacidad de almacenamiento de vídeo de 128 Gb, pantalla en color de 6,5" o gestión vía App. También cuenta con sensores de presión y temperatura de los neumáticos y llave de proximidad. El parabrisas es regulable en altura con un mando eléctrico, dispone de una batería de litio, palanca de cambio con la puntera articulada, puños térmicos y luces de giro. Empezará a comercializarse a finales de 2024 a un precio por determinar que sin duda será competitivo.



NUEVOS COLORES

Sin variaciones técnicas a destacar, la versión 2025 de la Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports se actualiza a nivel cosmético. De esta forma, la decoración Blanco Glare Perlado invierte los colores del modelo previo: los gráficos que antes era azules ahora son rojos y viceversa. Similar situación en la decoración más

oscura, pues el anterior acabado Negro Ballistic Mate Metalizado deja su sitio al nuevo Gris Iridium Metalizado, con el mismo esquema gráfico pero diferentes tonos. La popular maxitrail es uno de los modelos más icónicos de la marca desde su en 2016, cuando adoptó la denominación 'CRF L' en lugar de las anteriores 'XR'.

Hermana mayor



La Macbor Rockster 410 es la nueva integrante de la familia custom de la marca, que hasta ahora se enfocaba al carnet A1 con las Rockster 125 y Rockster Flat 125. Equipa un motor de dos cilindros en línea de 401 cc, con una potencia máxima de 31 kW (42 CV) a 9.000 rpm y un par de 33 Nm a 7.000 rpm, que además cuenta con sistema de control de tracción. Como sus hermanas, adopta una línea de estilo 'bobber' con la parte trasera muy baja y una distancia entre ejes de casi 1.500 mm, que se une a una posición de conducción relajada debido a la situación adelantada de los estribos; con el asiento a sólo 735 mm del suelo y un peso contenido de 185 kg. Se comercializa en cuatro colores: negro mate, verde, gris y rojo, con un precio en promoción de 4.999 € hasta el 30 de septiembre, que incluye seguro gratis a terceros el primer año.



AL ALCANCE DE TODOS

La nueva versión de la Triumph Street Triple 765 R, con 70 kW (96 CV) de potencia, permite instalar un kit de limitación a 35 kW para que se pueda conducir con el carnet A2. Salvo en su potencia, esta variante es idéntica a la última generación de la popular naked británica que cuenta con ABS en curvas, control anti wheelie y de tracción desconectable optimizado para curvas y quickshifter bidireccional. Incluye cuatro modos de conducción disponibles (Road, Rain, Sport y Rider) gestionados a través de la pantalla multifunción TFT y frenos dotados de pinzas radiales Brembo de 4 pistones. Horquilla invertida Showa de 41 mm y un amortiguador Showa con depósito independiente. Ya está disponible en dos colores, naranja y blanco, con precios desde 10.795 € y 4 años de garantía, y una promoción de lanzamiento hasta el 31 de diciembre con la limitación a 35 kW gratuita.



RACE STAR DLX FLEX



DEDICATED RACER



BOLSA PARA CASCO INCLUIDA

ECE
22.06



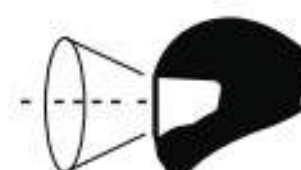
Gestión de energía Flex™



Calota Carbono 3K



Pantalla Fotocromática



Pantalla Panovision™



Forro CoolJade™



Carrilleras Magnefusion™



DESCÚBRELO EN **myBihr.com**



Eléctricas convalidadas

Desde la soleada California, en el corazón tecnológico de Silicon Valley, Zero Motorcycles se ha asentado como una de las marcas de referencia en el sector de la moto eléctrica. En nuestro país cuentan ya con un importante catálogo dividido en tres gamas (S, DS y FX), cada una destinada a un segmento diferenciado y a un tipo carnet (A1, A2 y A). Las últimas en renovarse han sido dos de los modelos de 11 kW, destinadas todo tipo de usuarios. Sus modelos más urbanos y accesibles (Zero S y DS) cuentan con una batería de 14,4 kWh, que proporciona una autonomía aproximada de 248 km

con una sola carga completa. Con una potencia a límite del A1, un par de 132 Nm que y una velocidad máxima declarada de 139 km/h. Cuentan con cinco modos de conducción preinstalados se pueden personalizar a través de la app NextGen de Zero y el cuadro de mandos. Como ya nos tiene habituados Zero Motorcycles, todos sus modelos cuentan con componentes de alta calidad, como son las suspensiones Showa totalmente ajustables, los neumáticos Pirelli Diablo Rosso III, los frenos JJuan y ABS desarrollado por Bosch. El precio de la Zero S es de 17.690 euros (16.300 euros en Canarias) mientras que la Zero DS cuesta 18.710 euros (17.200 euros en Canarias). Y ambos disfrutan de 5 años de garantía tanto en sus componentes como en las baterías.

CYCLONE MOTOR

El fabricante chino Zongshen desembarca en Europa bajo la marca Cyclone Motor, creada en 2017 y que se establece como la firma premium del grupo, y se distribuirá en la Península Ibérica a través de los portugueses de Multimoto. Se presenta con tres modelos: una naked y dos trail. La Cyclone Battlo equipa con un monocilíndrico de 125 cc de 12,7 CV y 10,5 Nm a 7.000 rpm. Cuenta con una horquilla invertida de 37 mm y un peso de 149 kg. El precio de venta en 2.790 € y está disponible en colores rojo y gris. La Cyclone RX1 es una trail de iniciación de 125 cc y 12,5 CV, con un equipamiento de moto de mayor cilindrada, con defensas de motor, cubrecárter y un juego de tres maletas de serie, a un precio de 3.190 €. Por último, la Cyclone RX4 se erige como el buque insignia de la marca. Provisto de un bicilíndrico de 401 cc, con culata de 8 válvulas, refrigeración líquida e inyección electrónica, que llega a los 36,2 CV y 34 Nm a 8.000 rpm. Sus aspiraciones camperas quedan reflejadas en las llantas de radios, caballete central y defensas de motor. Se comercializa en gris y blanco, a un precio de 4.990 €, con baúl trasero en aluminio (por 5.340 €) y con kit de tres maletas (5.770 €).



SUZUKI NO DEJARÁ LA COMBUSTIÓN

Las cuatro grandes compañías japonesas tienen claro que el futuro de la movilidad sobre dos ruedas pasa por hacerla más sostenible, pero sin dejar de fabricar motores de combustión interna. Y la última en alzar su voz sobre el tema fue la marca de Hamamatsu, quien confirmó a nuestros colegas de MCN que seguirán produciendo

este tipo de tecnología al menos una década más. Eso no significa que vayan a dar la espalda al motor eléctrico, ni mucho menos, pero no es la única vía viable. De hecho, en Suzuki contemplan varias alternativas a la hora de reducir emisiones, como pueden ser el hidrógeno o los combustibles sintéticos.

HA LLEGADO TU MOMENTO DUCATI SCRAMBLER

Desde 151€/mes*. Sin entrada.

Última cuota en el mes 48 de 4.192,49€.

La imagen del modelo no corresponde con la oferta.



**Gracias a Ducati Active, al final del contrato
puedes pagarla, devolverla o comprar otra.**

Con Ducati Active, decidirás con la máxima flexibilidad: podrás disfrutar de tu moto el tiempo que quieras, durante un mínimo de 2 años y un máximo de 5. Y, cuando acabe el contrato, tienes el control total: puedes renovar el contrato y cambiar tu Scrambler por otra nueva, quedártela pagando o refinanciando el valor mínimo garantizado o devolverla y terminar el contrato.

**Garantía de 4 años con kilometraje ilimitado en toda la gama Scrambler.
Disponible versión limitada a 35 kW.**

*Oferta para una Ducati Scrambler Icon (2G) Red. PVP recomendado en Península y Baleares de 10.415,75€. Importe total del crédito: 10.415,75€. Plazo 48 meses: 48 cuotas de 151,36€ y una última cuota en el mes 48 de 4.192,49€. Comisión de apertura al contado: 364,55€. Importe total adeudado: 11.822,32€. Precio total a plazos: 11.822,32€. TAE: 4,94%. TIN: 3,5%. Sistema de amortización francés. Intereses: 1.042,02€. Coste total del crédito: 1.406,57€. Oferta válida hasta el 30/09/2024 para clientes particulares calculada a 10.000km anuales y ofrecida por Ducati Financial Services, marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Avda. Bruselas, 34 - 28108 Alcobendas. Reg. Mercantil de Madrid. Tomo 16828, Sección 8, Folio 184, Hoja M-287573, Inscrita con el nº 1480 del Reg. Especial del Banco de España - CIF. W-00427411.

SCRAMBLERDUCATI.COM

**SCRAMBLER
DUCATI**



Reinas absolutas

El estreno del Mundial Femenino de Velocidad (WWCR en sus siglas en inglés), que se disputa como una competición monomarca sobre las efectivas Yamaha YZF-R7, está deparando un apretadísimo duelo entre las dos grandes pilotos de la última década, María Herrera y Ana Carrasco, con la alternativa de Sara Sánchez y Beatriz Neila en lo que es un auténtico póker de reinas. Cumplido el ecuador del campeonato, y una vez celebradas las tres primeras rondas (seis mangas), la diferencia entre Herrera y Carrasco es de sólo 7 puntos, mientras que Sánchez está a 21 y Neila a 46. Detrás de este cuarteto

ya se abre la diferencia ya que la italiana Roberta Ponzoni es quinta a 73 puntos y otra española, Pakita Ruíz, sexta a 79. Y si miramos más al detalle los números, comprobamos el dominio arrollador de las pilotos españolas. María (4) y Ana (2) se han repartido las victorias, y mientras el peor puesto de la toledana este año es un cuarto; la murciana no se ha bajado del podio en las seis carreras. Similar comportamiento de la regular Sara, con tres segundos puestos y tres terceros. Mientras que Beatriz logró la segunda posición en Donington y ha sido cuarta en cuatro ocasiones, y quinta en la cita inaugural de Misano. Con tres rondas por delante (Cremona, Estoril y Jerez), el esperado duelo entre Herrera y Carrasco está servido, y con la doble alternativa españolas de Sánchez y Neila, para coronarse como la primera campeona del Mundial Femenino de Velocidad.

NUEVO PLAN MOTOR DE DAZN

Un año después de su última modificación de tarifas, DAZN ha decidido presentar los nuevos planes de contenido deportivo para aprovechar el comienzo de la temporada 2024/25 de fútbol. Los aficionados a las motos mantendrán su oferta de contenido que pasa de estar englobado en el antiguo Plan Esencial a denominarse Plan Motor. Lo que no cambia es el precio del paquete que incluye los deportes de motor (29,99 € por la suscripción mensual; 19,99 € por la suscripción anual con pago mensual y 219,99 € por la anual con pago único). Este renombrado Plan Motor contendrá las principales competiciones tanto de las dos ruedas (MotoGP, Moto2, Moto3, WorldSBK, WorldWCR, MotoE, JuniorGP, etc.) como de las cuatro (F1, NASCAR, DTM, F2, F3, Porsche Supercup, F1 Academy, etc.); así como los canales de Eurosport, Red Bull TV y los contenidos originales de DAZN.



FIESTA DE BIENVENIDA

Poco a poco conocemos más detalles de la ceremonia de entrega de los FIM Awards 2024 que se celebrarán en el Palau de Congressos de Palma el próximo sábado 7 de diciembre, y que rendirá homenaje a los dominadores del curso 2024 del motociclismo. Un día antes de la gala, el 6 de diciembre, se organizará la fiesta oficial de bienvenida en el Hard Rock Cafe Mallorca donde asistirán todos los campeones del Mundo FIM 2024 junto con el resto de los

invitados, además de patrocinadores y medios de comunicación. Una fiesta que dará el pistoletazo de salida al evento que se celebrará un día después, con la alfombra roja de la gala. En el exclusivo local balear se reunirán todos asistentes para disfrutar de una ambiente agradable y buena música, y donde el ex piloto de MotoGP y actual director deportivo del Pramac Racing, Fonsi Nieto, hará de anfitrión y presentará la velada junto con la periodista Vanessa Carlotta.

HERE, ARTISTS PAINT WALLS
WITH SPRAY AND STREETS
WITH RUBBER*

BSA

GOLD STAR 650CC
THE SOUL OF BIRMINGHAM**



WWW.BSACOMPANY.CO.UK

*AQUÍ LOS ARTISTAS PINTAN LAS PAREDES CON SPRAY Y LAS CALLES CON GOMA.

**EL ALMA DE BIRMINGHAM



BEON MOTO3 CUP

LA MARCA ESPAÑOLA HA PREPARADO UNA COPA MONOMARCA CON SU NUEVA MOTO3 CUP PARA DAR LA POSIBILIDAD A LOS PILOTOS MÁS JÓVENES DE DEMOSTRAR SU POTENCIAL SIN TENER QUE GASTAR UNA FORTUNA EN ELLO. LA PROBAMOS EN EL CIRCUITO ASPAR PARA CONTAROS CÓMO ES ESTE PROTOTIPO DE CARRERAS CON MOTOR YAMAHA 450 QUE ES TAN RÁPIDA COMO UNA MOTO3 DEL MÁXIMO NIVEL.

TEXTO: SERGIO ROMERO. FOTOS: BEON.

BeOn es una potente empresa de ingeniería que ha ido destinando muchos de sus recursos al mundo del Motorsports, un sector donde la pasión y su "know how" les ha llevado a fabricar más de 300 motos de competición por todo el mundo. Después de dominar con sus motos en las categorías de PreMoto3 y Moto4 este año han decidido ir un paso más allá y han puesto en marcha un proyecto muy ambicioso: la BeOn-JuniorCup dentro del ESBK. La idea de esta copa de promoción, donde todos los pilotos corren la misma moto y los mismos neumáticos Pirelli, es ofrecer una puerta de entrada más económica en el camino hacia Moto3, ya sea en el JuniorGP o en el Mundial. Se trata de un campeonato que se integra en los circuitos del calendario del ESBK, pistas que se utilizarán también en el Mundial, y está pensado para pilotos de 14 a 23 años donde la igualdad mecánica va a favorecer que destaque el talento. Las cifras para hacer una temporada con una Moto3 se han disparado muy por encima de los 100.000 euros y esta fórmula ofrece un camino alternativo, en el que gracias al comportamiento y prestaciones de la moto que se utiliza los pilotos van a llegar con un

buen nivel de pilotaje a un precio alrededor un 50 por cien más bajo. La moto que hemos ido a conocer al Circuito Aspar en Valencia es la BeON Moto3 CUP, una moto nacida desde cero para la competición.

ALMA RACING

La experiencia de BeOn en el diseño de motos de carreras de pequeña cilindrada y su relación con algunas marcas japonesas han sido clave en el nacimiento de esta Moto3 CUP, que vendría a ser una Moto3 sin materiales exóticos y caros pero con motor Yamaha de 450. Este conjunto consigue unas prestaciones de 65 CV para 91 kg, mientras que una Moto3 ronda una potencia similar, aunque con menos par en toda la banda, y su peso es más bajo. En la práctica han rodado prácticamente en los mismos tiempos con las dos motos en Estoril, comparando el JuniorGP (1'44.91) con la BeON-JuniorCup (1'44.48). La moto se basa en un chasis doble viga de aluminio que se ha fabricado por ellos, combinando piezas extruídas y algunos elementos mecanizados, con una geometría de carreras y una distancia entre ejes de 1.200 mm. Delante se utiliza una horquilla invertida diseñada y ensamblada por ellos con cartuchos Andreani en su





El chasis doble viga de aluminio tiene una alta calidad de fabricación, ya que BeOn es especialista en este tipo de trabajos, y combina diferentes técnicas en su elaboración.

Se pueden adquirir los sensores y el sistema de adquisición de datos para su puesta a punto en las carreras.

Los frenos se confían a la marca Gale Speed, con unas ligeras pinzas radiales de dos pistones, que se combinan con bomba radial y latiguillos J.Juan.

El motor Yamaha se prepara con electrónica, escape, embrague Suter y radiador Taleo. Su mantenimiento es cada 5.000 km y cuesta unos 1.000 euros.



A la horquilla invertida se anclan dos pinzas de dos pistones y anclaje radial fabricadas en Japón.

interior, mientras que detrás cuenta con un amortiguador Öhlins TTX36. Solo con verla te das cuenta de que es un prototipo de competición, pero además hemos tenido la suerte de poder probarla en el técnico circuito de Aspar, que muchos pilotos usan para entrenar. Es un poco más amplia que las Moto3 más radicales, en las que si mides más de 1.70 m tienes que flexionarte muchísimo para integrarte en el carenado, así que aquí las nuevas generaciones de pilotos un poco más altos no van a sufrir. Al ser una pista muy virada de 2,2 km, a medio camino entre un karting grande y un circuito pequeño, te exige mucho desde el principio y ahí te das cuenta rápidamente de lo fácil que se manejarla. Es una moto corta y ligera, que cambia de dirección con un suspiro, así que eso también te obliga a ser preciso en tus movimientos sobre ella. Te permite entrar cada vez más rápido en los virajes enlazados de la pista valenciana y a ir haciendo cada vez mejor sus trazadas, que llegan a enlazar hasta tres ápices. También es una moto rígida a la que le puedes exigir más cada vez que sales a pista con ella, tanto en las frenadas como en esos apoyos en curva, pero no transmite esa

Técnica

Precio: 21.000 €; **Motor:** 4T, 1 cil., refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 97,0 x 60,8 mm; **Cilindrada:** 450 cc; **Compresión:** 13,0:1; **Potencia máx. dec.:** 48 kW [65] CV a 9.500 rpm; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 5 relaciones; **Chasis:** Doble viga de aluminio, basculante doble brazo de aluminio; **Geometría:** N.D.; **Suspensión del/tras.:** Horquilla invertida/Monoamortiguador; **Freno del./tras.:** 2 Discos 220 mm. Pinzas de dos pistones/ Disco de 190 mm; **Ruedas:** 100/70-17" / 120/70-17"; **Capacidad depósito:** N.D. litros; **Distancia entre ejes:** 1.200 mm; **Altura asiento:** N.D. mm; **Peso:** 91 kg.

sensación de falta de feeling que puedes tener en las motos muy racing cuando no has rodado mucho con ellas. Así que es una moto con la que resulta fácil llegar a un determinado ritmo y es una base excelente para ir realmente rápido con ella.

Su motor de motocross procedente de la Yamaha YZ450F, es otro de sus puntos distintivos, ya que ofrece una banda de potencia con mucho par, que la hace menos crítica de llevar. Sus cifras como hemos dicho son muy parecidas a las de una Moto3, aunque tiene una entrega más contundente abajo y sube menos de vueltas, hasta las 12.000 rpm. Eso se traduce en un buen tacto de gas con la moto inclinada y en una buena patada cuando abres gas a tope en marchas cortas, incluso se levanta sin que lo esperes. Cuenta con embrague antibloqueo Suter y tiene "quickshifter" de subida, así que es también una buena base para las carreras. El precio de la moto es de 21.000 euros y se puede hacer todo el campeonato por unos 50.000 €, así que es una plataforma más accesible que las categorías que te llevan actualmente al Mundial de MotoGP. **M**

RST



TOURING

DISPONIBLE AHORA
**PARAGON 7 CHAQUETA
& PANTALÓN**

Auténtico protagonista de las 4 estaciones.
La máxima expresión de evolución
y mejora continuas.

DESCUBRA MÁS

RST-MOTO.COM



HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS ES DCT

TODAVÍA MÁS ALLÁ

HONDA PLANTEÓ INICIALMENTE SU NUEVA AFRICA TWIN CON LA MISMA ORIENTACIÓN QUE LA ORIGINAL, UNA MOTO DE GRANDES DIMENSIONES DESTINADA A TRANSITAR SIN PROBLEMAS TANTO DENTRO COMO FUERA DE LA CARRETERA, ESTA ÚLTIMA VERSIÓN BUSCA HORIZONTES MÁS LEJANOS Y SE ADAPTA A LOS RECORRIDOS MÁS LARGOS, A LA AVENTURA DE ALTOS VUELOS.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: JAIME OLIVARES.

En la década de los '80 la carrera del París-Dakar se encontraba en su máximo esplendor. Se había constituido como la aventura extrema en el mundo del motor, en la meta de cualquier aficionado a la moto de campo, e incluso de muchos otros. Las marcas comenzaron a poner a disposición de ese ejército de clientes motos con al menos el aspecto de las que competían, con motores de cuatro tiempos más potentes que los habituales de campo, con tamaños considerables, grandes depósitos y carenados, suspensiones de largo recorrido. Sin embargo, de todas ellas, la más capaz fue la Honda XRV650 Africa Twin, descendiente de la moto oficial en la carrera, la NXR750 (NT5A) de 1986. Cuando la versión comercial salió al mercado, se plantó en la carrera y dominó la categoría de motos de serie con autoridad, empezando a forjar su leyenda.

La deriva de las grandes trail desde principios de siglo hacía modelos más adaptados a la carretera provocó que ese espíritu se fuese perdiendo, pero Honda lo quiso recuperar con la nueva generación de Africa Twin lanzada en 2016, la CRF1000L Africa Twin, ahora con motor de dos cilindros en línea en vez de en V. Tenía llantas de campo, suspensiones de largo recorrido, mucha altura al suelo, e incluso capacidad para circular rápido por el campo sin que se desarmase en los baches y saltos. Desde entonces la deriva hacia modelos más off road se ha convertido en una constante en el mercado. Todas las grandes trail tienen al menos una versión con esta orientación.

AMPLIANDO HORIZONTES

La Africa Twin nacida en 2016 ha ido evolucionando, en 2018 llegó la CRF1000L Africa Twin Adventure Sports más desti-

nada a recorridos más largos y en 2020 se modificaron ambos modelos con la llegada de la CRF1100L Africa Twin con un motor de mayores prestaciones. En este 2024 la familia vuelve a cambiar con actualizaciones mecánicas, pero en el caso de la Adventure Sports, también en busca de una mayor efectividad y facilidad de conducción por carretera, en busca de lograr atraer a aquellos que quieren poder llegar al otro lado del planeta, pero que saben que la mayor parte de su aventura se va a realizar por carreteras, caminos y pistas, no campo a través.

Dentro de la gama de este modelo de Honda, el que podemos considerar como más equipado es esta Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ES DCT, que incluye suspensiones de regulación electrónica y cambio automático DCT. La Adventure Sports, que en su lanzamiento en 2018 suponía el 11 % de las ventas es ahora la más vendida, por encima del 55 % de las unidades lanzadas al mercado. Y para ahondar en las diferencias respecto a la versión estándar, que sigue más orientada a compartir la vida con el campo, se han realizado una serie de cambios dirigidos a mejorar su utilización en viajes y en carretera, la más evidente el cambio de la llanta delantera de 21" por una 19" que equipa un neumático más ancho y con mayor superficie de agarre, además de un menor efecto giroscópico.

Los cambios básicos respecto a la moto de 2020 son este cambio de rueda delantera, ahora con un neumático de medida 110/80 y llanta de 2,50", que es 0,35" más ancha, acompañada de un buje mayor. Junto a ello se cuenta con unas suspensiones de 210 mm y 200 mm de recorrido, que los recorta en 20 mm menos, lo que en conjunto logra bajar la altura 30 mm, quedando



Con una menor altura general y el equipamiento opcional, la nueva Adventure Sports es ahora una moto más fácil para viajar por parte del público en general, manteniendo sus opciones on y off road.



la distancia al suelo en 220 mm. El asiento tiene una nueva forma que permite bajarlo otros 15 mm, ahora se pueden elegir dos posiciones a 835 mm y 855 mm del suelo, con una opción de sillín bajo a 795 mm o 815 mm. Todo esto ha provocado que el centro de gravedad de la moto haya bajado 25 mm. Aunque el chasis no ha cambiado, la nueva llanta hace que la distancia entre ejes sea 5 mm menor y el avance de la rueda pase de 127,7 mm a 106 mm. También para potenciar los recorridos por carretera se cuenta con una nueva carrocería con más protección, y una pantalla regulable en 5 posiciones de forma manual realizada en un material llamado Durablo, más resistente.

El motor mantiene su cilindrada y su potencia máxima, pero ha aumentado el par que ahora se anuncia en 112 Nm a 5.500 rpm, un 7 % más a 750 rpm menos. La misma diferencia que tuvo el paso de la 1.000 cc a la 1.100 cc. Como puedes comprobar en la curva de par de nuestro banco, efectivamente se ha ganado par en medios de manera evidente. Obviamente el motor cumple la norma Euro 5+, y tiene modificaciones internas que empiezan con una mayor relación de compresión, pasa de 10,1:1 a 10,5:1 con pistones 0,4 mm más largos, cambios en cigüeñal, bielas reforzadas, las válvulas de admisión pasan de 28 mm a 35 mm, con trompetas de 65 mm, los periodos de distribución son diferentes tanto en la admisión como en el escape, y el silenciador tiene una nueva estructura interna.

EL CAMBIO DCT

Una de las peculiaridades de la actual Africa Twin desde sus inicios ha sido la posibilidad de equipar el cambio automático DCT exclusivo de la marca, un sistema similar al empleado por muchos automóviles con arquitectura de doble embrague y qué, tras estrenarse en la VFR1200 de 2010, ha equipado 19 modelos y unas 240.000 unidades. El porcentaje de las unidades DCT de la Africa Twin ha subido desde el 42 % de 2018 al 65 % en la temporada 2023/24. A estas alturas ya todos conocemos su funcionamiento, con la posibilidad que sea completamente automático o manual, aunque en cualquier momento el conduc-

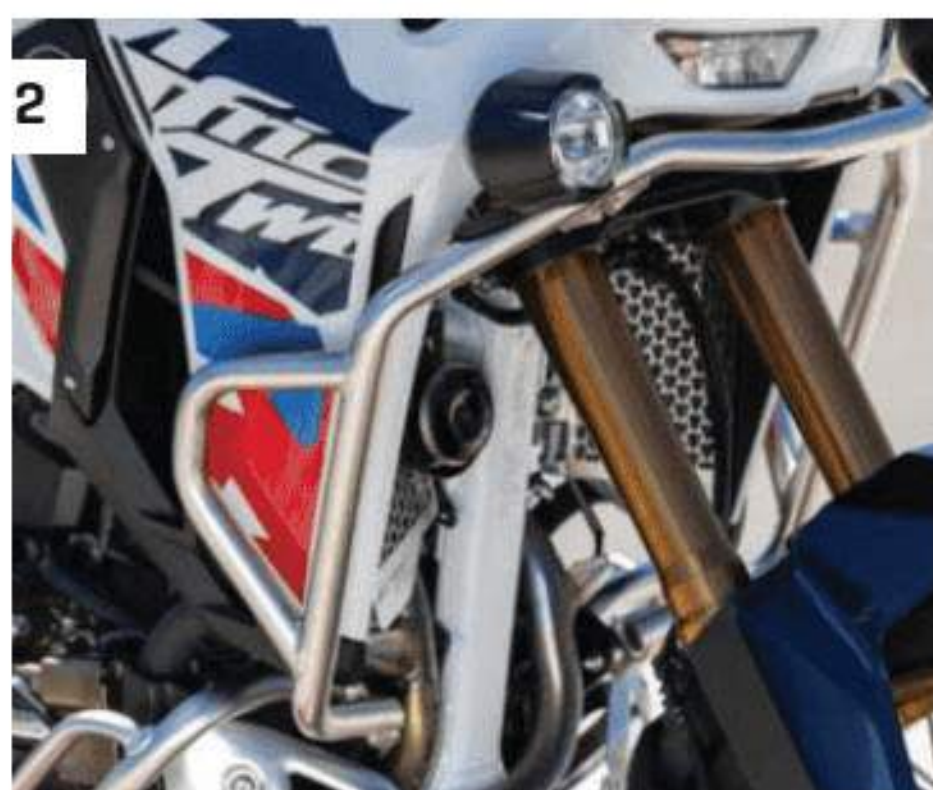


LA LLANTA DE 19"
DELANTERA AUMENTA EL
AGARRE Y EL TACTO EN
LAS CURVAS DE ASFALTO

tor puede decidir la relación de cambio que desea utilizar.

Para este año se ha modificado el control hidráulico, que recibe más cálculos a bajo régimen y que también dispone de la información de la nueva IMU Bosch MM7.10 de seis ejes, para tener en cuenta aceleraciones e inclinación de la moto. Hay seis modos de conducción incluidos los off road y los personalizables, ABS en curva con dos 2 regulaciones y la posibilidad de anularse en off road, y en esta versión ES suspensiones de regulación electrónica de los hidráulicos y manual de la precarga del muelle. Se trata del sistema EERA de Showa que trabaja con una velocidad de reacción de 15 ms y que abre o cierra los conductos de extensión y compresión a partir de la información del recorrido y hundimiento de la horquilla y el amortiguador y datos dinámicos recogidos por la IMU. Tiene 5 posibilidades de funcionamiento más o menos rígida.

La nueva Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ES DCT, es una moto que probablemente tenga uno de los nombres más largos de la actualidad, pero al contrario que su denominación, su manejo es de lo más sencillo. Con lo único que tendrás que bregar hasta tener un cierto dominio es el manejo del ajuste de modos y asistencias con una botonera en la enorme piña izquierda y una pantalla digital que cada vez que le das al contacto con la moto te obliga a aceptar las responsabilidades de manejar la pantalla en marcha. Más allá de eso, arrancas, pulsas el botón "D" en la piña izquierda, lo pasas a "S" si quieres el modo deportivo automático o a "M", si prefieres ir cambiado con las levas o la palanca de cambio tradicional opcional, y en marcha. El embrague es cada vez más suave en las salidas y ya puedes circular casi, casi con el mismo tacto de uno bueno



1. El frontal está ocupado por el doble cuadro de instrumentos y la gran pantalla regulable que forman una barrera frente al viento.

2. La suspensión delantera ha perdido recorrido, lo que permite reducir la altura, y mejorar el comportamiento en carretera.



3. Los frenos delanteros cuentan con pinzas de anclaje radial de cuatro pistones y el sistema ABS cuenta con diversas opciones dependiendo del terreno que se pisa.

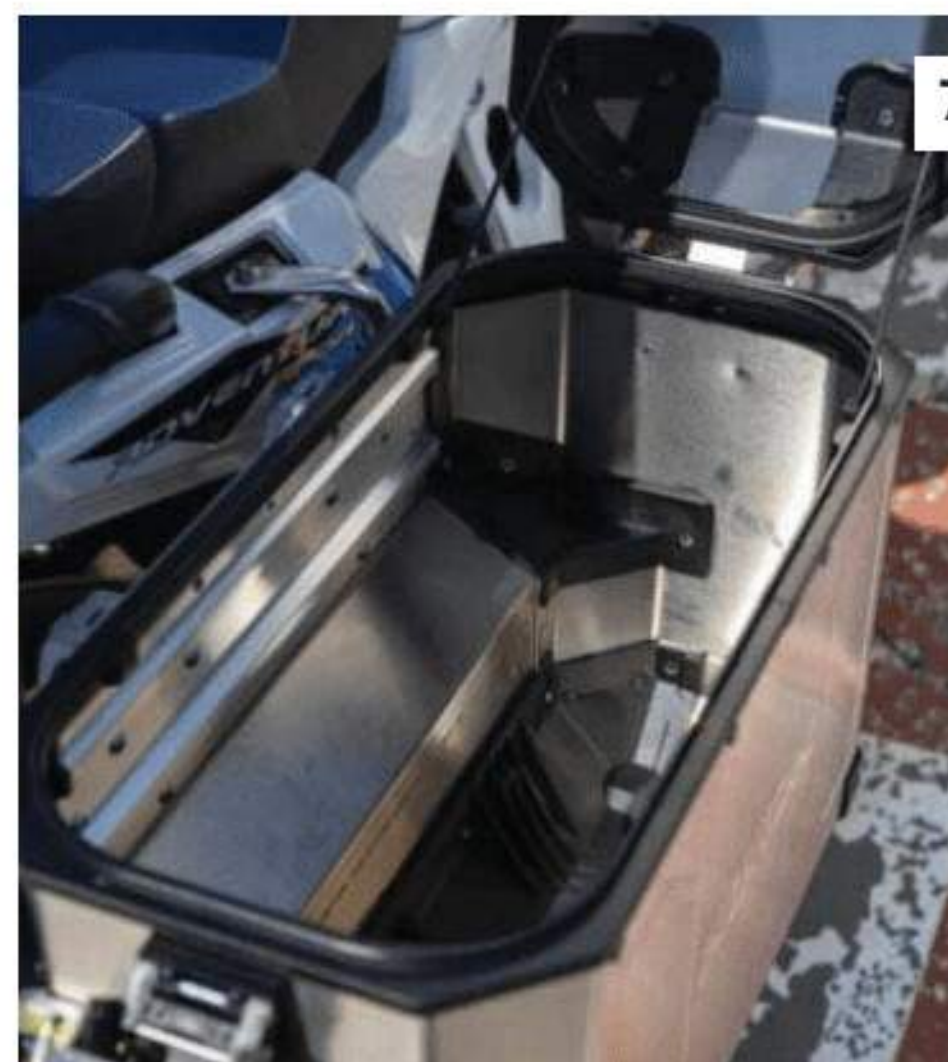
4. Con las dos piñas se manejan las múltiples opciones en la configuración electrónica con un proceso algo tedioso.



5. El escape de salida muy elevada no molesta en ningún tipo de terreno y deja las maletas por el exterior.

6. El motor con cambio automático DCT y suspensiones electrónicas es la única opción con el color tricolor.

7. Las maletas de aluminio se complementan con un baúl del mismo tipo y necesitan herrajes exteriores para su instalación.





A WINNING STORY. SINCE 1948

Descubre toda la gama FB Mondial

Desde 2.299€



www.fb-mondial.es



Rivales

manual. Realmente con la cantidad de modos que tienes ahora te encuentras con varias motos en una. El modo "D" es quizás demasiado tranquilo, válido para ir a velocidades constantes por terrenos despejados, pero tiene fijación por ponerse en sexta, suponemos que para reducir el consumo, y mantiene el motor muy bajo de vueltas, lo que en ciudad, cuando tienes que acelerar entre el tráfico, tampoco es lo más adecuado. Los diferentes modos "S" aumentan el régimen de funcionamiento incluso hasta niveles que puedes considerar demasiado altos. Entre curvas ha mejorado su funcionamiento, porque la llegada de la IMU informa de la inclinación, y ya no suele reducir en medio de la curva. En cualquier caso, puedes ir en modo automático y hacerlo tú en el momento que consideres más adecuado. Los cambios en ambos sentidos siempre se realizan con rapidez y una suavidad ejemplar, algo más bruscos a baja velocidad cuando vas a parar desde baja velocidad, por ejemplo, en un semáforo.

EXPRESO

La nueva versión de este modelo pesa oficialmente 243 kg, ha perdido diez respecto a la precedente, pero la unidad que hemos probado, completamente llena de gasolina, con numerosos accesorios, incluidas defensas, faros auxiliares, maletas y baúl con sus herrajes, se iba a 285 kg, que ya es una cifra bastante respetable. En estas condiciones la reducción de la altura del asiento es una bendición en las maniobras, que ahora no te van a procurar sudores nerviosos al hacerlas con ocupantes y equipaje. En marcha estas preocupaciones desaparecen, sobre todo si tu destino está a una cierta distancia, porque lo cierto es



BMW R 1300 GS Adventure
1.300 cc / 145 CV / 269 kg / 24.340 €



Honda CRF1100L Africa Twin
1.084 cc / 102 CV / 231 kg / 15.525 €



KTM 1290 Super Adventure S
1.301 cc / 160 CV / 243 kg / 22.499 €

que esta Honda es un ejemplo de suavidad de marcha. El motor se siente, pero no tiene vibraciones molestas y posee bastante par en la zona media. Puedes ir en modo automático, eligiendo el carácter del motor y la transmisión, quitándote trabajo y las suspensiones de regulación electrónica se adaptan a tus necesidades en cada momento. El tarado de los muelles es en general blando, sobre todo con carga, y como tienes bastante recorrido de suspensiones, se convierte en una moto muy cómoda, que rueda tanto en terreno en buen estado como en los más bacheados como si fuese levitando por encima del terreno. El chasis es estable en línea recta y lo suficientemente ágil. El cambio de la rueda delantera aporta en carretera no sólo más velocidad de reacciones sin que notes ninguna pérdida de estabilidad, sino más confianza en las curvas porque notas mejor el agarre del neumático. Fuera de la carretera el peso y el volumen de la moto son más determinantes que el cambio de la llanta, pero con unos neumáticos adecuados la Africa Twin sigue siendo una de las referencias en este sentido entre las grandes trail.

La gran pantalla regulable, la amplitud general, un manillar ancho, un motor sin vibraciones y unas suspensiones confortables, se unen a la capacidad de carga que brindan las opciones de equipaje para convertir a la nueva versión de la Africa Twin en una moto aún más enfocada al turismo de altos vuelos. Para lo que siguen prefiriendo una moto más ligera, con cambio convencional y enfocada al off road, sigue estando la versión estándar. Las dos comparten la gran mayoría de su mecánica y obviamente se comportan de manera muy parecida, pero para las grandes aventuras, esta es tu opción. **M**



DISPONIBLES PARA TODOS LOS
MODELOS ACTUALES DE BMW,
PARA HARLEYDAVIDSON PAN AMERICA Y
PARA DUCATI MULTISTRADA V4 & DESERTX

VER Y SER VISTO

Bajo la lluvia, la niebla, al atardecer, bajo un sol cegador o durante los pasos sombríos por el bosque: nuestros faros auxiliares acentúan la silueta frontal y aumentan notablemente la seguridad activa al mejorar tanto nuestra visión como la propia visibilidad mientras conducimos.

Compactos. Bajo consumo de energía. Extremadamente luminosos. Duraderos. Con homologación CE. Faros auxiliares Wunderlich. Con una firma luminosa inconfundible.

INCONFUNDIBLES FAROS ADICIONALES WUNDERLICH



Técnica

Las suspensiones tienen regulación electrónica de sus sistemas hidráulicos, el sistema EERA de Showa y ahora han reducido su recorrido para poder rebajar la altura de conducción y también el centro de gravedad.

El chasis de acero de simple cuna desdoblada no ha cambiado, aunque sí lo han hecho las cotas de dirección por el cambio de la llanta delantera.

El carenado ha recibido modificaciones en su parte delantera y cuenta con una nueva cúpula de un material más duro, y es regulable en altura de forma manual.



El sistema de cambio automático DCT siempre deja en punto muerto al quedarse aparcada, por lo que se ha integrado una segunda pinza de freno trasera, sobre la que actúa la palanca de estacionamiento situada en el lugar habitual de la maneta de embrague.

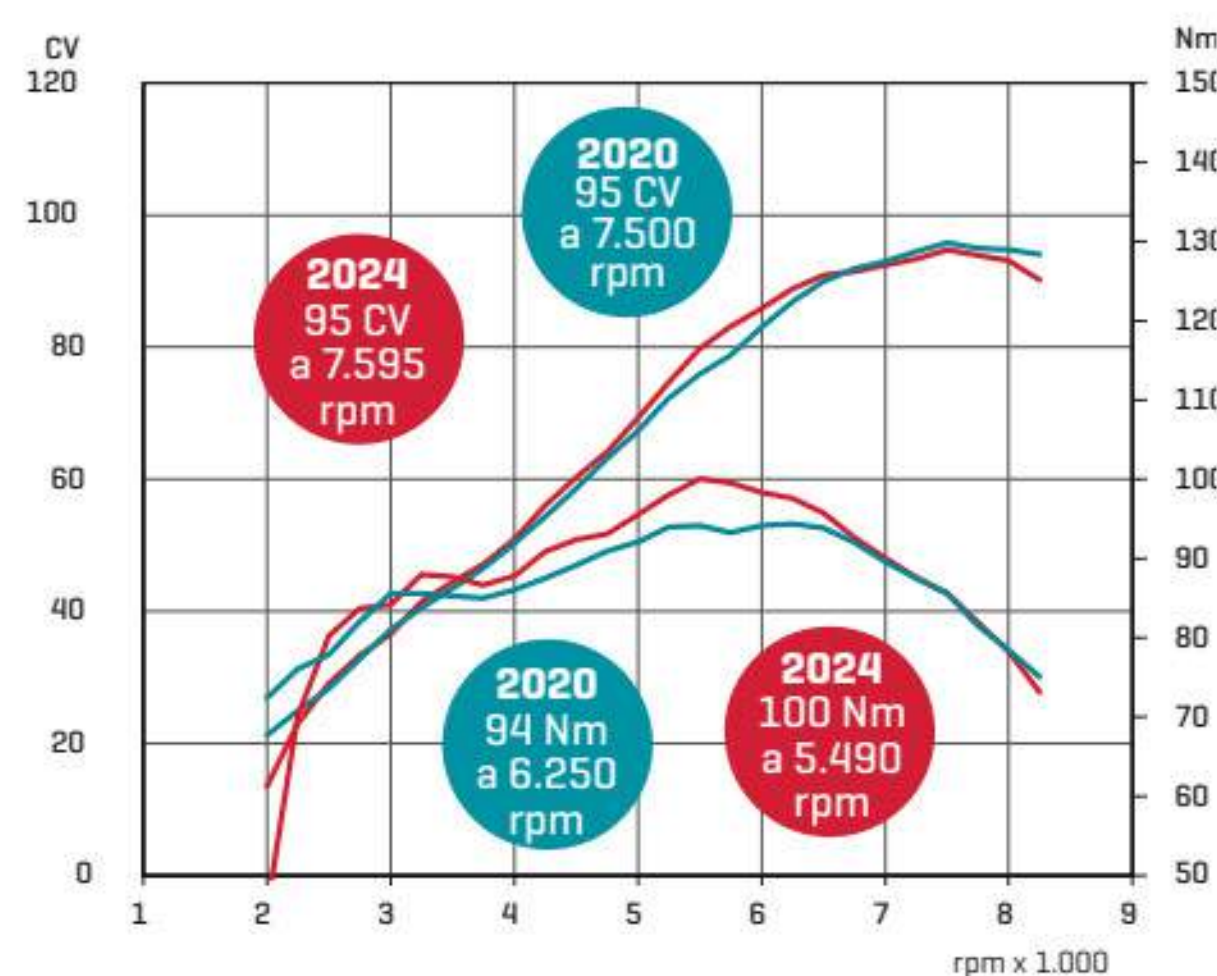
El motor de 1.084 cc dispone de cambio DCT de nueva generación, con más velocidad de cálculo para su funcionamiento, manteniendo los 102 CV de potencia, pero con más par a medio régimen.

La llanta delantera ha pasado de 21" a 19", y es más ancha de garganta, lo que permite utilizar un neumático de medida 110/80 en vez del anterior 90/90. En ambos trenes los radios están cruzados para anclarse en la periferia de la llanta y emplear neumáticos sin cámara.

MEDICIONES MOTOCICLISMO

Potencia máxima	95 CV [(70 kW)] a 7.595rpm
Par máximo	100 Nm a 5.490 rpm
Régimen máximo	8.250 rpm
Velocidad lineal pistón	22,4 m/s
Relación peso/potencia	2,6 kg/CV
Potencia específica	87 CV/l

En la curva comparada del motor de la Africa Twin 1100 de la pasada temporada y esta nueva versión, se aprecia claramente que la mejora en el rendimiento está centrada en el par, que es más elevado en la zona media en 2024 sin que haya habido pérdida en el resto de la gama de revoluciones. El valor máximo es mayor, y también toda la curva desde 3.000 rpm a 7.000 rpm. Las diferencias mínimas en las curvas en la zona más alta no son prácticamente reseñables, y ambas cortan en el mismo régimen. La potencia máxima nunca ha sido el argumento principal de este motor, y se mantiene en 95 CV medidos, uno menos que el año pasado, lo que es irrelevante.



PRECIO: 20.050 €

MOTOR

Motor	2 cil. en línea. Refr. Líquida
Distribución	DOHC 8 V
Diámetro x carrera	92,0 x 81,5 mm
Cilindrada	1.084 cc
Compresión	10,5:1
Potencia máx. dec.	75 kW [102 CV] a 7.500 rpm
Par máx. dec.	112 Nm a 5.500 rpm
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 46 mm
Modos de conducción	6
Ayudas electrónicas	TC, AC, CC.
Acc. embrague	Hidráulico
Cambio	6 relaciones
Relación de cambio	cada 1.000 rpm / Máxima
1ª	9 km/h / X74 km/h
2ª	14 km/h / 115 km/h
3ª	18 km/h / 146 km/h
4ª	21 km/h / 177 km/h
5ª	25 km/h / 204 km/h
6ª	27 km/h / 224 km/h
Transmisión sec	Cadena

CHASIS

Chasis	Tubular de acero
Basculante	Doble brazo de aluminio
Geometría	27,5° / 106 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida
Diámetro barras/ Recorrido	45 mm / 210 mm
Reglajes	Tres vías electrónico
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador progresivo / 220 mm
Reglajes	Tres vías electrónico
Freno del.	2 discos de 310 mm
Pinzas	4 pistones
Freno tras	Un disco de 256 mm
Pinza	2 pistones
ABS Tipo / Desconec.	Estándar / Sí
Rueda del.	110/80-19". Llanta 2,50"
Rueda tras	150/70-18". Llanta 4,00"

MEDIDAS

Cap. depósito	24,8 l
Peso lleno	253 kg
Dist. entre ejes	1.570 mm
Altura asiento	835 / 855 mm

TC. Control de Traacción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento; CS: Control de salida; CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

VELOCIDAD MÁXIMA

Real	200 km/h
------	----------

ACELERACIÓN

0-100 km/h	3,9 s / 71 m
0-400 m	12,2 s / 169 km/h
0-1.000 m	23,8 s / 198 km/h

RECUPERACIÓN

60-100 km/h	4,1 s / 98 m
60-140 km/h	10,1 s / 298 m

PESO

Peso lleno	255 kg
Reparto [lleno con piloto]	47,1 / 52,9 %

CONSUMO

Medio	5,8 l/100 km
Autonomía	425 km



Este modelo se da especialmente a ser modificado con opciones para destinarse a un uso concreto dentro de los viajes. Honda tiene en su catálogo además de diferentes accesorios, cuatro conjuntos denominados: Travel, Urban, Adventure y Rally, que cuentan con diferentes elementos, incluidas defensas, faros o maletas, pero hay que tener presente que cada cosa que se monta, es peso que se añade. Las llantas de radios ya los tienen anclados en los bordes para poder usar neumáticos sin cámara, en este caso unos pegajosos Bridgestone A41.



Una de las novedades de este año es que el cuadro de instrumentos ya cuenta con conectividad para teléfonos Apple, pero en el resto se mantiene inalterado. Tiene pantalla táctil y maneja desde sus diferentes zonas toda la gestión electrónica del motor con la ayuda de las botoneras de las piñas o directamente con un dedo sobre ella. Cada vez que la moto se activa aparece un aviso que nos pide aceptar el mensaje de responsabilidades, lo que acaba siendo realmente tedioso.



Conclusión

La nueva Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ES DCT amplía todavía más el rango de la gama de este modelo. No es que se haya creado una nueva versión, pero sí que se diferencia más de sus hermanas con depósitos y carenado más pequeños y llantas estrechas de 21". La AS es una moto con más empaque, preparada para cargar equipaje y llevarte con comodidad por cualquier tipo de terreno, con un motor que ha ganado pegada claramente en medios y enfocada a viajar a cualquier lugar y por cualquier tipo de terreno. Está claro qué, salvo excepciones muy concretas, quien da la vuelta al globo lo hace en su mayor parte por todo tipo de carreteras o por pistas transitables para el resto de los vehículos, y sus variaciones en el bastidor han ido en

la dirección, no ya sólo de ganar estabilidad y agarre en el asfalto, sino sobre todo de convertirla en una moto más manejable por su menor altura, algo que realmente se nota. Con el cambio DCT puedes olvidarte de prácticamente todo lo que no sea dirigir la moto a la trazada elegida y manejar el puño del gas y los puntos de frenada, nunca se te calará en el campo ni maniobrando en ciudad, y la electrónica que incorpora, aunque tediosa inicialmente de manejar, te ofrece todo tipo de posibilidades, incluyendo la regulación del carácter de las suspensiones. Repleta de opciones y accesorios acaba por ser una moto pesada, pero esa nueva altura de asiento y del centro de gravedad, la mantienen como una moto ágil, estable y deportiva, como su nombre indica.



TRIUMPH ROCKET 3 STORM R

LA DEMOLEDORA TRICILÍNDRICA BRITÁNICA ESTRENA APELLIDO 'STORM' [TORMENTA] Y TIÑE CADA RECOVECO DE UN TONO OSCURO Y HASTA SINIESTRO. AHORA BIEN, NO ESPERES PASAR DESAPERCIBIDO NI MUCHO MENOS, PORQUE ESTA MASIVA MOTO ES UN AUTÉNTICO ESCAPARATE SOBRE RUEDAS.

TEXTO: CHECHU LÁZARO. FOTOS: JAIME OLIVARES.

Si sigue existiendo el segmento que un día se conoció como el de las 'macho bikes', sin duda estamos ante el macho alfa de la lista. Y hablamos de datos, no relatos, ya que se trata de la moto de producción de mayor cilindrada (2.458 cc) y par (183 Nm) comprobado en nuestro centro técnico. Esa es, sin duda, su carta de presentación, si es que necesita alguna un modelo con tanto pedigrí como esta Rocket 3, que está de celebración, porque acaba de cumplir dos décadas en el mercado. En 2004 Triumph recuperó una denominación clásica (casi todas en la marca de Hinckley lo son) presentando al mundo la primera versión de la Rocket III, entonces escrita con números romanos. De aquel 'coheté' queda la filosofía con la que nació: una bestia larga, baja y gorda. Y eso a pesar de que en las últimas actualizaciones se ha sometido a una dieta considerable, pero siempre ha estado por encima de los 300 kg.

MÁS MÚSCULO

El colosal motor ha sido sometido a una renovación aprovechando la necesidad de adaptarse a la homologación Euro 5+. Manteniendo su arquitectura de tres cilindros en línea en posición transversal al sentido de la marcha, se ha modificado la puesta a punto de la inyección y la electrónica, logrando un incremento de la potencia considerable. Según Triumph habría au-

mentado hasta 15 CV para llegar a una cifra máxima de 182 CV. Según nuestro banco de potencia Dynojet la cifra máxima alcanzada es de 156, que supone una ganancia es de 5 CV con respecto a la anterior versión Rocket 3 que pasó por nuestro centro técnico. No está nada mal, más que nada porque te sobra potencia por todos lados y el primer golpe de gas es... orgásmico.

La otra novedad se encuentra en la gestión electrónica. El sistema está controlado ahora por un acelerador electrónico y con la ayuda de una IMU de Continental, que permite la actuación en curva del sistema de control de tracción y del ABS. Además, cuenta con cuatro modos de conducción (Road, Rain, Sport y Rider, que es configurable), control de velocidad crucero, embrague asistido y arranque en pendiente, que no es de los que activan los frenos como ocurre en los automóviles, sino que eleva automáticamente el régimen de ralentí cuando detecta que está en una cuesta para evitar que se cale el motor. Un 'gadget' de lo más práctico dado las dimensiones de la Rocket. Aunque ya, puestos a pedir, no le vendría bien un sistema de marcha atrás para facilitar las maniobras en parado.

Más continuista es toda su parte ciclo, con el chasis en aluminio con la cuna abierta, basculante monobrazo y el motor portante que hace la moto tenga una distancia entre ejes de 1.677 mm. Sus componentes son de primeras marcas, con suspensiones





Desde la completa pantalla TFT a color puedes configurar cualquier parámetro de la Rocket 3 y está preparado para sistema de comunicación opcional "MyTriumph".



Showa regulables, frenos Brembo con pinzas monobloque Stylema y sus enormes ruedas con neumáticos Avon Cobra Chrome, con el tradicional donut trasero de 240. Diferentes son las nuevas llantas de aleación, responsables según marca de reducir el peso en 1 kg.

La nueva Triumph Rocket 3 Storm se divide en dos versiones. La R, que es la que probamos, y la GT. Las diferencias entre ambas no son tantas, más allá de la propia vertiente más deportiva o turística que tiene cada una de ellas. En el caso de la GT el manillar está más elevado y atrasado, las estribas también se adelantan en una postura más custom, el mullido del asiento es diferente y cuenta con respaldo para el pasajero y, por último, cuenta con puños calefactables de serie. Todo ello con una diferencia de precio de 800 euros (27.195 € cuesta la GT).

SE AVECINA TORMENTA

Una de las pocas mañanas tórridas que ha tenido este inusual verano quedé con mi amigo y fotógrafo Jaime Olivares para esta sesión. Tocaba madrugar para evitar las horas más calurosas del día, así que

Técnica

Datos oficiales

Precio: **26.395 €**

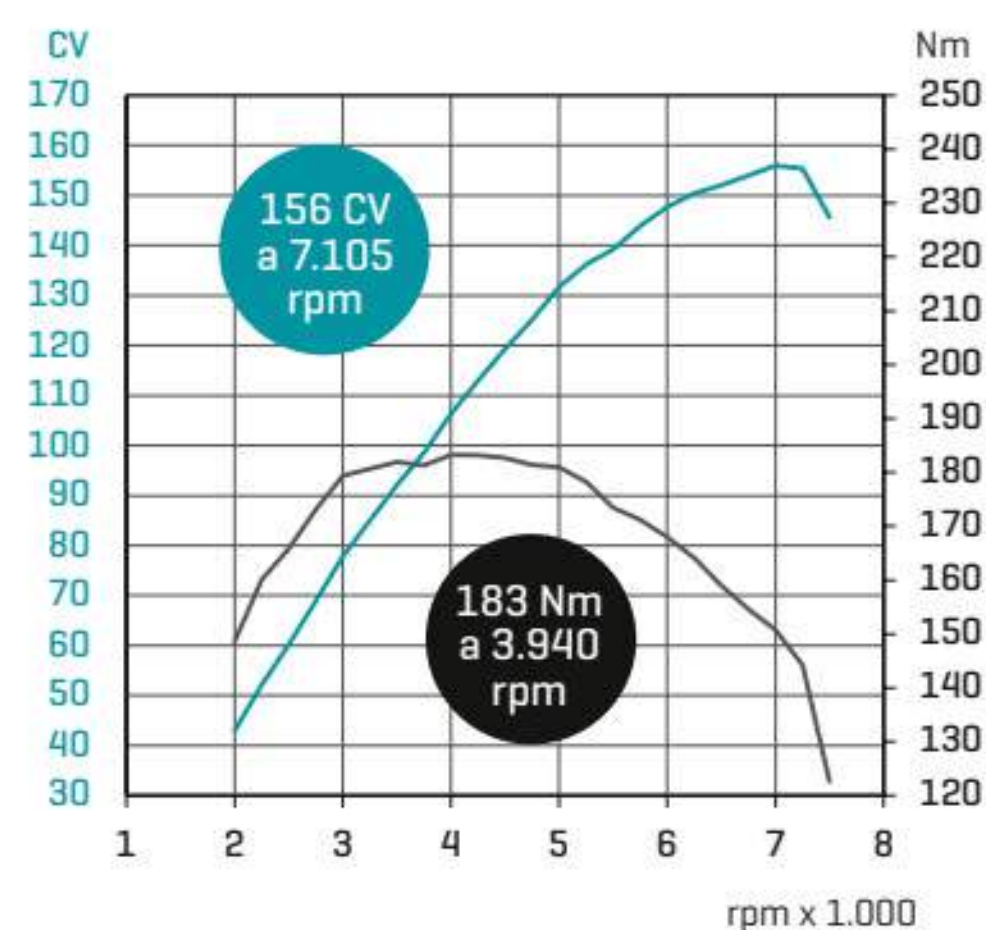
Motor: 3 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 12 V; **Diámetro x carrera:** 110,2 x 85,9 mm; **Cilindrada:** 2.458 cc; **Compresión:** 10,8:1; **Potencia máx. dec.:** 182 CV (134 kW) a 7.000 rpm; **Par máx. dec.:** 225 Nm a 4.000 rpm **Alimentación:** 3 inyectores. Toberas 46 mm; **Modos de conducción:** 4; **Ayudas electrónicas:** TC, DC, CA, CC.; **Acc. Embrague:** Hidráulico; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cardan; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Monobrazo de aluminio fundido; **Geometría:** 27,9° / 134,9 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 47 mm / 120 mm; **Reglajes:** Compresión y extensión; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 130 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 300 mm; **Pinza:** 4 pistones; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / No; **Rueda del.:** 150/80-17". Llant. 3,50"; **Rueda tras.:** 240/50-16". Llant. 7,50"; **Cap. Depósito:** 18 l; **Peso lleno:** 317 kg; **Dist. entre ejes:** 1.677 mm; **Altura asiento:** 773 mm;

Banco de potencia

Régimen máximo: 7.400 rpm; **Velocidad lineal pistón:** 21,2 m/s; **Relación peso/potencia:** 2,00 kg/CV; **Potencia espec.:** 63,6 CV/l; **Potencia máxima:** 156 CV / (116 kW) a 7.105 rpm; **Par máximo:** 183 Nm a 3.940 rpm;

Prestaciones

Velocidad máxima: 223 km/h; **Aceleración:** 0-100 km/h: 4,6 s / 54 m; **0-400 m:** 12,5 s / 202 km/h; **0-1.000 m:** 22,0 s / 219 km/h; **Recuperación:** 60-100 km/h: 4,0 s / 90 m; **60-140 km/h:** 78 s / 216 m; **Peso lleno:** 313 kg; **Reparto (lleno con piloto):** 45,8 / 54,2 %; **Consumo medio:** 5,7 l/100 km; **Autonomía:** 317 km.



Los 240 mm del enorme neumático trasero condicionan el funcionamiento de esta Rocket, que estrena llantas de aluminio fundido, que aligeran el conjunto; y lucen en su máximo esplendor gracias al basculante monobrazo.

Una de sus señas de identidad está en su doble faro, que estrena tecnología full LED con luz diurna. Además, cuenta con sistema de llave inteligente de aproximación (arranque y bloqueo).

La regulación de las suspensiones es bastante completa, de lo único que carece es de precarga delantera en la imponente horquilla invertida Showa. Para la precarga trasera cuenta con un práctico pomo hidráulico.

El motor se alarga de la proa a la popa, manteniendo la base del modelo precedente: tres en línea en posición transversal al sentido de la marcha, con significativas modificaciones en la puesta a punto de la inyección y la electrónica.

bajé al garaje cuando el sol estaba a punto de asomar y al arrancar a la bestia, alguno del ático todavía debe estar maldiciéndome. No es que sea un sonido brusco, pero es que la rumorosidad del tricilíndrico penetraba en cada rincón de ese garaje. Antes de salir, en la cuesta probé cuan efectivo era el arranque en pendiente, con el recelo de que me quedase varado en esa cuesta. Pero no, el sistema funciona y es de lo mejorcito que se puede encontrar.

Para todas estas probaturas, ayuda que la moto sea realmente baja. El asiento está a 773 mm y cualquiera puede plantar los dos pies en el suelo en parado. Luego en marcha, la ergonomía de esta R es muy natural. La posición es mucho menos radical de lo que podrías esperar, con las estriberas en una posición centrada y regulables en dos posiciones que varían su altura en 15 mm.

Pasado el primer impacto de poner a rodar la moto, en marcha todo parece mucho más ligero y el embrague es muy progresivo y desde muy baja velocidad se mantiene muy estable. Y eso ayuda a la hora de salir de la ciudad y meterme en la autopista en busca de mi destino. Ahí sí encuentra su zona de confort. Puedes ir casi en cualquier marcha que tienes par de sobra para reaccionar. En carretera abierta y curvas redondeadas se luce siendo muy agradable por su suavidad de funcionamiento. Y tú te sientes el rey del mambo, todo sea dicho.

Pero raramente las fotos se hacen en autovía, y en cuando me encuentro con Jaime me lleva a una de esas carreteras estrechas y reviradas donde la Rocket sufre un poco más. Es el momento de ser muy preciso.

Rivales



BMW R 18

1.802 cc / 90 CV / 345 kg / 22.980 €



Ducati XDiavel Nera

1.262 cc / 160 CV / 235 kg / 29.590 €



Harley-Davidson Fat Bob 114

1868 cc / 93 CV / 306 kg / 24.200 €

Tienes que anticiparte a las curvas y entrar con decisión. Incluso sin acelerar, el ralentí del motor te acompaña. Y cuentas a tu lado con todo tipo de componentes mecánicos y electrónicos que te facilitan la vida. Empezando por unos frenos que son lo más potente de la Rocket, y un ABS que transmite mucha confianza. Con su longitud, la moto gira lo que gira, pero se mantiene sobre raíles en las curvas. Y piensa que cuando hayas pasado el ápice toca acelerar y esa es la mayor satisfacción, con un donut trasero que se agarra al asfalto y coge toda la tracción disponible.

Terminamos la sesión con un par de salidas en modo 'dragster' para la galería (y para el vídeo que ya está en la web). Se me viene a la cabeza otra vez lo que eran las 'macho bike'. Un percherón como esta Rocket 3, capaz de hacerte sentir como si despegaras sobre un purasangre. **M**

Conclusión

La Triumph Rocket 3 Storm R es una moto de culto, para un nicho de mercado muy específico y no apta para todos los públicos. Es evidente que requiere un mínimo de experiencia previa sobre motos grandes y al mismo tiempo tener claro a lo que te estás subiendo. Pocos modelos son capaces de transmitir las sensaciones que aporta este 'coheté' y casi ninguna te hará sentirte tan en el foco. Porque esa es otra, si quieres pasar desapercibido descarta tener una Rocket 3.



YAMAHA R7 // YAMAHA XSR900 GP

DEPORTIVAS DIFERENTES

EL MUNDO DE LAS MOTOS DEPORTIVAS HA CAMBIADO, SI EN EL PASADO TODO SE BASABA EN LA EFICACIA ABSOLUTA, AHORA SE HAN MULTIPLICADO LAS OPCIONES, SOBRE TODO PARA AQUELLOS QUE NO NECESITAN UNA MOTO PARA BATIR UN RÉCORD DE VELOCIDAD EN UN CIRCUITO, SINO PARA DISFRUTAR EN CARRETERA DE ELLAS SIN MÁS COMPROMISO QUE SU PROPIA DIVERSIÓN.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: JAIME OLIVARES.
COLABORAN: SERGIO ROMERO Y MARIANO URDÍN.





Las motos superdeportivas, que fueron una parte fundamental de las ventas a lo largo de décadas, dejaron de tener ese protagonismo conforme avanzó el siglo XXI. La especialización de los modelos hacia una utilización en circuito de unas motos que sobrepasaban con mucho las posibilidades de las carreteras públicas y las habilidades de la gran mayoría de sus propietarios, se sumó a la escalada de potencia, precios y complicación. Muchos antiguos fanáticos de estas motos, con unos cuantos años más encima, emigraron a otros sectores, y el segmento entró en una crisis de ventas de la que aún no se ha recuperado.

LA YAMAHA R7 ES UN EJEMPLO PERFECTO DE UNA DEPORTIVA SENCILLA, ECONÓMICA Y EFICAZ

Sin embargo, en los últimos años las cosas están cambiado. Las Superbike siguen su evolución radical y se han convertido, las pocas que quedan, en motos superespecializadas, unas supermotos de mercado restringido para las carreras, los circuitos, y ocasionalmente la calle. Las Supersport tradicionales, que habían desaparecido, han vuelto a la vida, pero con los mismos modelos de hace tres lustros ligeramente reformados. Y al tiempo, ha nacido una nueva estirpe de motos deportivas de cilindrada media sin los compromisos de sus antepasadas, motos derivadas de modelos de carretera o creadas en exclusiva, pero sin la complejidad, el coste ni las exigencias del pasado, motos creadas para personas que no se quieren complicar la vida, simplemente disfrutar de una moto con un estilo deportivo en su línea y en su conducción, pero al alcance de sus posibilidades, tanto económicas como de manejo. En el pasado número te mostramos un grupo de ellas, las de media cilindrada, en este como complemento a esta prueba tienes las destinadas al carnet A2, pero además hay algunas que se desmarcan mucho o poco del estilo tradicional, como estas dos Yamaha que te traemos a estas páginas, dos opciones realmente diferentes.



El cuadro de la R7 todavía no se ha renovado y sigue siendo monocromo. El motor es el mismo de la MT-07, una garantía de funcionamiento. La suspensión trasera dispone de un amortiguador con mayor regulación que el de la naked.

El chasis tubular de acero abraza el motor por su parte superior y en esta moto ha sido reforzado en la zona delantera. El basculante también es de acero, con el amortiguador anclado directamente a él y al cárter del motor.



La carrocería tiene un diseño similar al del resto de las deportivas de Yamaha, desde la R-125 a la YZF-R1, con una entrada simulada de aire en el frontal y la opción del clásico color azul de la firma.

La horquilla invertida y los frenos son diferentes de los de la MT-07, la primera además con regulación de tres vías, y los frenos con pinzas monobloque de anclaje radial y cuatro pistones.

El motor es el mismo que el de la MT-07, un bicilíndrico más que probado con el cigüeñal calado a 270° y que ha recibido diversas actualizaciones, pero carece de asistencias electrónicas más allá del asistente de cambio.

ESTILO CLÁSICO VS ACTUAL

Cuando en 2022 Yamaha lanzó la R7, inauguró un segmento que por entonces estaba huérfano de motos. Se trataba básicamente de reconvertir una moto naked de cilindrada media y orientada a un uso diario como la MT-07, en una deportiva de uso ocasional. Sus diseñadores no se complicaron la vida. Sobre la base de la moto original se instaló un carenado con el mismo estilo que el del resto de las deportivas de la marca, se mejoraron componentes en frenos y suspensiones, un refuerzo en el chasis, y una nueva posición de conducción, pero sin cambios en la estructura. La R7 no sólo ha demostrado su validez, sino que ha sido la herramienta para crear incluso una copa en varios países, incluido el nuestro. Con otros modelos similares en niveles de potencia algo superiores e inferiores, como pudisteis comprobar en la comparativa de nuestro número anterior y en la de éste mismo, parece claro que era una idea a seguir.

La R7 dista poco de la MT-07, tiene el mismo motor "CP2" de dos cilindros con el cigüeñal calado a 270°, una cilindrada de 689 cc y una potencia de 73 CV que dibuja, como puedes comprobar en la prueba de banco, una curva realmente ejemplar. Este propulsor lleva siendo elogiado desde su nacimiento y en parte es el que marca el carácter de esta moto, porque desborda par a medio régimen, facilitando la conducción. En contraste con el de una deportiva de media cilindrada clásica que requiere revoluciones y atención constante a la aguja del tacómetro, en esta Yamaha puedes despreocuparte y trabajar en diferentes relaciones de cambio. De hecho, no merece la pena subirlo de vueltas excesivamente, porque a partir de las 8.500 rpm, se queda ya estancado. Aún así, con esa potencia, una buena aerodinámica permite que supere los 200 km/h de velocidad máxima, y en nuestra báscula totalmente llena, no llega a los 190 kg, lo que la convierte en una moto realmente divertida entre curvas, jugando con el par y su capacidad de pasar muy rápido por las curvas.

La posición es un tanto radical, el punto que marca la personalidad de la moto, con unos semimanillares bajos que te permiten controlar muy bien la rueda delantera. Las suspensiones regulables, otro de los cambios respecto a la naked, trabajan bien, especialmente la horquilla, el amortiguador es algo más seco y

en general le gusta más trabajar sobre terreno en buen estado. No hay ayudas electrónicas, pero la respuesta lineal del motor no te hace echarlas de menos. La R7 cuesta 9.799 €, justo 1.800 € más que la MT-07, pero también ofrece bastante más, especialmente en su terreno favorito, la conducción deportiva.

IMAGEN

Si la R7 es una moto que se sale de lo habitual respecto a lo que hemos estado acostumbrados hasta hace poco, la XSR900 GP lo es todavía más. Yamaha lleva años lanzando versiones especiales de sus XSR, de hecho, el propio modelo se podría considerar que lo es. Hemos visto modificaciones sobre la base con decoraciones que recordaban a las XT500, tendentes a las scrambler o a momentos históricos de la firma, pero hasta ahora ninguna había llegado tan lejos en sus modificaciones como la GP, con la que se estrena el eslogan "Back to the paddock". No es, desde luego, que se trate de una moto muy diferente a una XSR900 estándar, ya que se mantienen el motor y el chasis básicamente inalterados, así como la mayor parte de la carrocería y componentes, pero con la llegada de un carenado del estilo de los de las motos de carreras de 500 cc de los años 80, una posición de conducción deportiva, y una serie de detalles de equipamiento también procedentes de los circuitos, el resultado es realmente espectacular. Yamaha propone dos soluciones estéticas, la imitación de sus equipos oficiales con los colores de la más que conocida firma de tabaco, y otra negra mucho más anodina. En cualquier caso, siempre puedes redecorarla tuya para que imite a la de tu piloto preferido de esa época. Aprovechando la celebración del "Wheels & Waves" de este año, las diferentes sedes de Yamaha presentaron decoraciones que iban desde las de las Yamaha 500 del equipo de Roberts en sus primeros años, hasta las de pilotos de Superbike. Es cuestión de encontrar quien la transforme con gusto.

Los cambios de la GP respecto al modelo estándar también inciden en su capacidad como moto deportiva. Ya que las suspensiones no sólo han aumentado su capacidad de regulación, sino que tienen un tarado más firme. La posición carga más el tren delantero, que se siente con más nitidez ayudado por los nuevos Bridgestone S23, y lógicamente puedes agacharte mejor con los semimanillares, que tampoco son demasiado

YAMAHA XSR900 GP



La carrocería sólo cubre la mitad superior, pero hay una quilla opcional para complementarla. Hay muchos detalles de acabado como la araña tubular y sus anclajes, o los tornillos de la carrocería. Los estribos son regulables en altura.

La horquilla invertida tiene regulación de tres vías y un tarado más duro que el resto de la serie. Los frenos no cambian, con pinzas monobloque de anclaje radial de cuatro pistones, que se combinan con una bomba del mismo tipo.

El chasis de doble viga de aluminio fundido se combina con un basculante del mismo material que ancla el amortiguador trasero con bieletas. Está pintado con el color del aluminio crudo de las unidades de carreras clásicas.



El motor no cambia respecto al de la MT-09, salvo por la presencia de un tubo de escape con un silenciador elevado y corto que acentúa el diseño clásico. El tricilíndrico tiene todas las actualizaciones electrónicas implantadas en 2024.



Técnica

Yamaha
R7

Yamaha
XSR900 GP

PRECIO	9.799 €	14.099 €
CILINDRADA	689 cc	890 cc
POTENCIA dec	54 kW [73 CV]	88 kW [119 CV]
VELOCIDAD máx	204 km/h	235 km/h
PESO lleno	188 kg	200 kg

MOTOR

Motor	2 cil. en línea. Refrigeración líquida	3 cil. en línea. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC 8 V	DOHC 12 V
Diámetro x carrera	80,0 x 68,6 mm	78,0 x 62,1 mm
Cilindrada	689 cc	890 cc
Compresión	11,5:1	11,5:1
Potencia máx. dec.	54 kW [73 CV] a 8.750 rpm	88 kW [119 CV] a 10.000 rpm
Par máx. dec.	67 Nm a 6.500 rpm	93 Nm a 7.000 rpm
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 38 mm	3 inyectores. Toberas de 41 mm
Modos de conducción	No tiene	3
Ayudas electrónicas	No tiene	TC, AC, DC.
Acc. embrague	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena

CHASIS

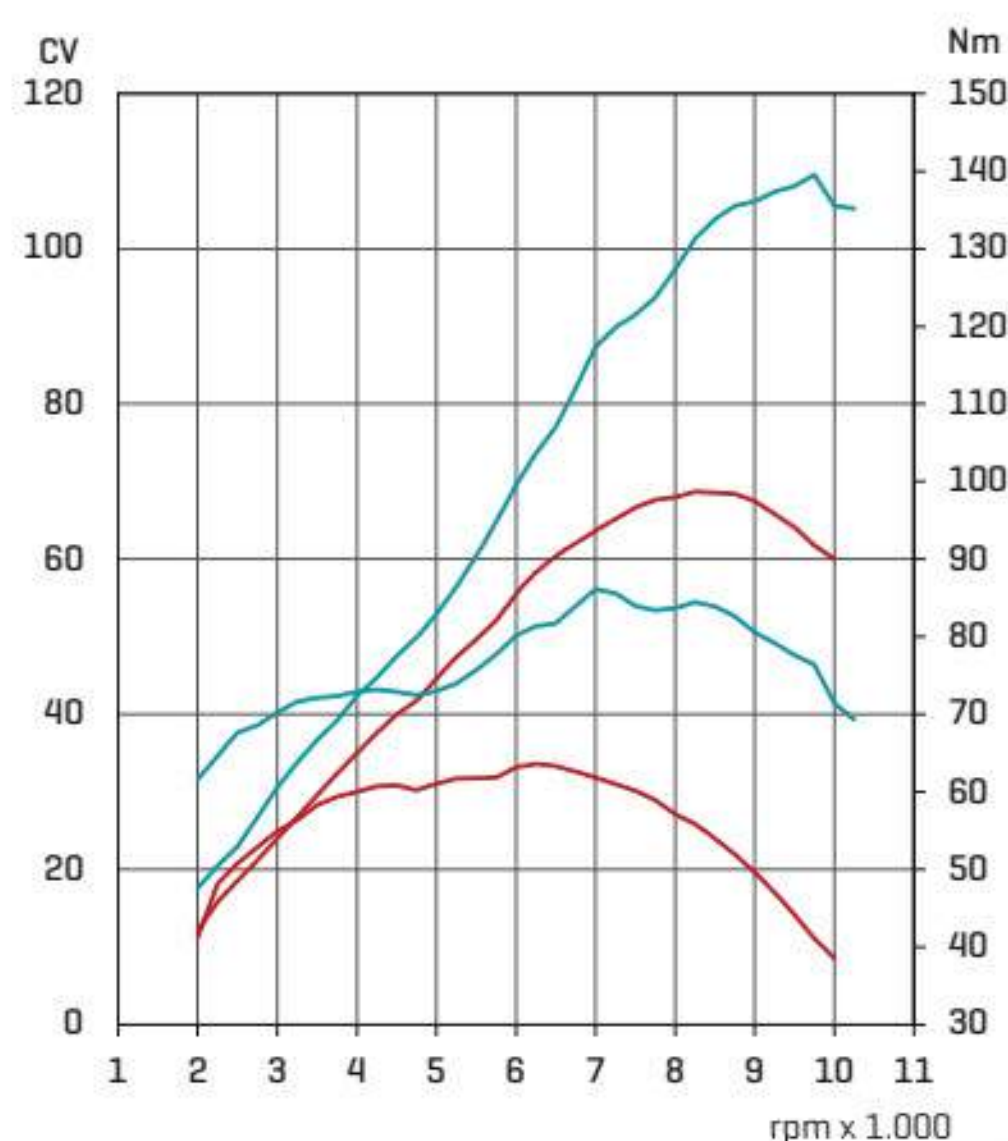
Chasis	Tubular de acero	Doble viga de aluminio
Basculante	Doble brazo de acero	Doble brazo de aluminio
Geometría	23,4°/ 90 mm	25,2°/ 110 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras/ Recorrido	41 mm / 130 mm	41 mm / 130 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador /130 mm	Monoamortiguador /131 mm
Reglajes	Precarga y extensión	Tres vías
Freno del.	2 discos de 298 mm	2 discos de 298 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 245 mm	Un disco de 245 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	Estándar / No	En curva / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	180/55-17". Llanta 5,50"	180/55-17". Llanta 5,50"

MEDIDAS

Cap. depósito	13 l	14 l
Peso lleno	188 kg	200 kg
Dist. entre ejes	1.395 mm	1.500 mm
Altura asiento	835 mm	835 mm

TC: Control de Tracción. AC: Control de levantamiento delantero.
DC: Control de deslizamiento. CS: Control de salida. CA: Control de arranque en cuesta. CC: Control de velocidad

MEDICIONES MOTOCICLISMO



Yamaha R7

69 CV [(51 kW)] a 8.240rpm
64 Nm a 6.250 rpm



Yamaha XSR900 GP

111 CV [(82 kW)] a 9.820rpm
86 Nm a 7.000 rpm

La diferencia de rendimiento entre los dos motores es más que clara, pero resulta notable que, para lograr la misma potencia hasta medio régimen, no haga falta más que revolucionar 1.000 rpm más la R7 para lograr el mismo resultado. Por encima de 6.000 rpm, el bicilíndrico ya está llegando a su límite, le quedan 10 CV hasta su potencia máxima, mientras el tricilíndrico va a ascender otros 50 CV. El corte de ambas se sitúa en torno a las 10.000 rpm.

	Yamaha R7	Yamaha XSR900 GP
VELOCIDAD MÁXIMA		
Real	204 km/h	235 km/h
ACELERACIÓN		
0-100 km/h	4,2 s / 69 m	3,7 s / 54 m
0-400 m	12,6 s / 164 km/h	11,5 s / 198 km/h
0-1.000 m	24,7 s / 194 km/h	19,9 s / 230 km/h
RECUPERACIÓN		
60-100 km/h	4,6 s / 104 m	3,5 s / 82 m
60-140 km/h	11,2 s / 323 m	8,0 s / 233 m
RENDIMIENTO		
Régimen máximo	10.150 rpm	10.310 rpm
Velocidad lineal pistón	23,2 m/s	21,3 m/s
Relación peso/potencia	2,7 kg/CV	1,8 kg/CV
Potencia espec	100 CV/l	124 CV/l
PESO		
Peso lleno	189 kg	200 kg
Reparto [lleno con piloto]	47,9 / 52,1 %	48,3 / 51,7 %
CONSUMO		
Medio	5,3 l/100 km	5,0 l/100 km
Autonomía	245 km	280 km



estrictos. Hay un buen número de detalles de buen gusto como la araña tubular sujeta con grupillas, tornillos de un cuarto de vuelta en la carrocería, incluso una de las visualizaciones del cuadro de instrumentos tiene el aspecto de un tacómetro clásico de carreras. El silenciador corto es también exclusivo, aunque lo que realmente llama la atención es esa indisimulada imitación de las motos del Mundial de 500 cc de la firma en los 80 y 90. Nosotros no hemos resistido a la tentación de desempolvar un viejo mono como el que usaban Roberts y Lawson en el 83, al que Infinito Raider le ha colocado los logos, y pintar un casco Bell como el del segundo por parte de Anek Design.

Si quieres una deportiva radical, como ocurre con su hermana pequeña y en versión de estética actual, la R7, no es esta XSR900 la opción, pero realmente se trata de una moto que también se desenvuelve mejor de lo que esperas. Su motor es el mismo que el de la MT-09, con todas las actualizaciones de 2024, lo que significa suavidad de marcha, una respuesta magnífica desde medio régimen y un gran nivel de calidad en aspectos como el cambio o la gestión electrónica. La R7 está alejada de estas lindezas, su motor tiene su punto fuerte en la zona medio-alta, pero no alcanza su potencia en ningún momento, algo por otra parte, esperado. De hecho, en las curvas de par de ambas motos puede observarse lo similar que es su trazado y la estabilidad

de la hermana pequeña con un tercio menos de potencia máxima. La diferencia de peso no se nota mucho, aunque la dirección más cerrada de la R7 y su posición más de carreras ayudan a meterla en las curvas con más facilidad. En las dos motos te vas a encontrar con estabilidad en cualquier situación, incluso a sus velocidades máximas, pero a ninguna de las dos le gusta en exceso transitar por carreteras en mal estado porque las suspensiones son duras en estas condiciones y las muñecas acaban soportando mucha presión durante demasiado tiempo.

Resulta curioso que dos motos con orígenes tan alejados de una deportiva pura y dura como son la MT-07 y la XSR900 logren sus objetivos con tan pocas modificaciones estructurales. Es cierto que el chasis de la tricilíndrica de origen ya tiene condiciones más que suficientes, pero en la R7 sólo ha habido que aumentar algo la rigidez de la zona de la pipa de dirección para lograr que frene sin la mínima queja. Realmente no son rivales directas, simplemente hay que mirar sus precios, con una diferencia de más del 40 % entre ambas, y su estilo, pero hay que reconocer que las dos plantean alternativas diferentes a lo habitual. La R7 podría decirse que ha marcado una línea a seguir, porque hasta su llegada las deportivas de su categoría eran simplemente naked con un carenado añadido y poco más. Ahora Suzuki se ha unido a la fiesta con la GSX-8R y hay toda una nueva generación de deportivas de cilindrada media con potencias que rondan los 100 CV con orígenes similares. El caso de la XSR900 GP, es probablemente la moto que te gustaría hacerte a ti, pero que nunca te planteaste hacer, y menos ahora con las complicaciones que tiene modificar una moto sin los accesorios originales. Puede ser simplemente una moto como punto de partida, pero desde luego se trata de un buen arranque. **M**

**YAMAHA HA CREADO DOS DEPORTIVAS
DIFERENTES A LO HABITUAL**

Conclusión

En un momento en que las motos deportivas, al menos las que no plantean la radicalidad del pasado, han vuelto a estar de moda, y en el que ha nacido una nueva generación basada en plataformas ya conocidas, tanto la R7 como la XSR900 GP se posicionan como motos diferentes al resto. Por una parte, la bicilíndrica se conforma como la opción más estricta entre las derivadas de las naked de media cilindrada que han conformado una buena parte del mercado. La MT-07 ha sido líder de ventas en su categoría desde su lanza-

miento y ha encontrado la vía de separarse claramente de ella con un modelo mucho más deportivo, que sabe aprovechar al máximo las bondades de su motor, y que tiene un equipamiento y una posición de conducción realmente deportivos. Si quieres diversión a un precio ajustado, sin complicaciones, pero con efectividad, es una opción casi inigualable, y hasta puedes correr con ella si te pica el gusanito sin tener que invertir una fortuna en ello. La XSR900 GP ha sido desde su presentación una de las motos más admiradas de este

año. Es una apuesta realmente brillante por parte de Yamaha, porque desempolvar recuerdos de hace cuatro décadas, por muy gloriosos que sean, tiene su riesgo. Una buena parte de la clientela lo puede ver demasiado lejano en el tiempo. A su favor tiene que la base mecánica de la que parte es ejemplar, lo que la convierte realmente en una moto deportiva, que está realizada con verdadero esmero y que, desde luego, no tiene rival en el mercado. No es una moto para todos, ni disponible en grandes cantidades.





HONDA FORZA 125 // SYM CRUISYM ALPHA 125
// YAMAHA XMAX 125

LA BURGUESÍA

SE SITÚAN EN EL SEGMENTO MÁS PREMIUM ENTRE LOS SCOOTER DE 125 CC. SON LA CLASE ALTA DE LA CIUDAD, AUNQUE POR SUS CARACTERÍSTICAS Y PRESTACIONES TE PERMITEN SALIR DE SUS LÍMITES SIN TENER LA SENSACIÓN DE ESTAR VENDIDO.

TEXTO: CHECHU LÁZARO. FOTOS: JAIME OLIVARES.

COLABORAN: PEPE BURGALETA, JUAN PEDRO DE LA TORRE Y SERGIO ROMERO.







Hace un par de meses te traíamos una comparativa con seis scooter de 125 cc urbanos y compactos. Ahora les toca el turno a otros tres modelos de la misma cilindrada, pero de una clase superior. Por descontado que hablamos de vehículos cuyo entorno principal será el tráfico rodado de la ciudad, pero por encima de la movilidad pura y dura, prima el confort... y algo más. Y es que los tres tienen esa estética deportiva en sus líneas. Con un mayor nivel de equipamiento, capacidad de carga y la posibilidad de rodar por circunvalaciones y carreteras con solvencia.

**EN SU DISEÑO PRIMA EL CONFORT,
PERO LOS TRES TIENEN UNA ESTÉTICA
DEPORTIVA EN SUS LÍNEAS**

De entre los tres scooters que hemos seleccionado para esta comparativa los dos japoneses optan por montar llantas de 15 pulgadas delante y 14 detrás, lo que condiciona su diseño. Por su parte, el SYM utiliza llantas de 14 y 13 pulgadas delante y detrás respectivamente, con un equipamiento en conjunto más bajo y sencillo de manejar. A nivel de equipamiento y acabados también hay diferencias, aunque no tanto como se ve reflejado en el precio de los unos y el otro. Pero, sobre todo, tienen muchos puntos en común, partiendo de una capacidad de carga imbatible, prestaciones que los sitúan en la parte alta de la horquilla de los 'cientoveinticinco', así como unas dimensiones y peso similar. Y la misma filosofía, que tus desplazamientos diarios (y más allá) sean lo más confortables posibles.

BUQUE INSIGNIA

A punto de cumplir una década en nuestro mercado, este reconocido modelo goza de una salud de hierro. Aunque ya hubo un Forza 250 principios de siglo XXI, la actual familia deriva del primer 125 cc que llegó en 2015 y del que se han vendido más de 100.000 unidades. Unas cifras espectaculares tratándose de

HONDA FORZA 125



Bajo su asiento hay espacio para dos cascos integrales bajo el asiento, pero también hay una pieza de plástico que permite hacer una división dentro del hueco para trasladar objetos más pequeños que no queramos que se muevan.

un modelo de corte premium y cuyo precio está en la parte alta del segmento de los scooter 'convalidados'. Pero es lo que tiene hacer un producto de una calidad exquisita y un comportamiento dinámico al que muy pocos se le acercan.

A pesar de los diferentes rediseños a los que ha sido sometido desde sus inicios, ha mantenido una continuidad con el diseño original y con sus señas de identidad. Y con el último restyling, del año pasado, optó por adoptar una imagen semejante a la de sus hermanos mayores, los Forza 750 y 350, con los que la familia queda perfectamente homogeneizada. Esto se tradujo en diseño más afilado, nuevas ópticas dobles tipo LED, con unas pestañas alargadas que ascienden por el frontal; además de incluir una nueva instrumentación, con velocímetro y cuentarrevoluciones analógicos, que están flanqueados por una pantalla digital que puede cambiar entre tres modos para ver el odómetro, la autonomía restante y el consumo instantáneo, el cuentakilómetros parcial, consumo medio y temporizador o un termómetro de temperatura ambiente y el sensor de carga de la batería. Vamos, lo que podrías encontrar en una moto de turismo de alta cilindrada.

Antes de ponerte en marcha, el Forza 125 te permite ajustar varios parámetros a tu gusto. Desde lo que ves en el cuadro de instrumentos, a la altura de la pantalla que se regula eléctricamente con un recorrido de 180 mm y hasta si quieres tener o no control de tracción. Aunque en realidad es un control de par seleccionable (HSTC, según las siglas de Honda) que permite mantener la tracción de la rueda trasera, con un indicador en el cuadro que te permite saber cuándo está interviniendo. Antes de nada, tienes que arrancar el scooter, con un sistema de llave inteligente que funciona de manera muy correcta y que, como novedad, permite también bloquear y desbloquear el top box trasero original, que se comercializa como accesorio opcional. No lo tenía nuestra unidad de pruebas, pero me parecía un 'gadget' de lo más útil.

Tiene un conjunto más compacto que sus rivales y eso se nota a sus mandos. Para nada te sientes encajonado, aunque sí que es cierto que el aire penetra más en tu cuerpo. Esto viene determinado por su peculiar posición, con el manillar un poco más bajo con respecto al asiento y que obliga a cargar más peso sobre el tren delantero. A pesar del tamaño de sus llantas, que hace



que el sillín esté más lejos del suelo, éste es estrecho, con lo que se llega al suelo con los dos pies con suma facilidad, lo que facilita las maniobras en parado (el peso también es más contenido) y su agilidad. Y otro detalle que le ayuda a moverse entre el tráfico es el gran giro de la dirección, que le permite dar la vuelta en un radio muy pequeño.

Honda le ha equipado con un motor que en prestaciones está en el límite de la categoría del A1, pero con un desarrollo muy lineal y con una suavidad marca de la casa. No tiene la mayor reacción al primer golpe del acelerador, pero sí que es el que más estira y el que más velocidad punta alcanza (120 km/h verificados). Ese comportamiento plácido del propulsor también le ha convertido en el menos gastón de la comparativa y una autonomía superior a sus rivales, pese a tener menos capacidad de depósito.

A pesar de ese aspecto de scooter deportivo, las suspensiones están muy en la línea con todo su conjunto, con un tarado bastante equilibrado y un gran tacto del neumático delantero. Y también los frenos y el ABS están a la altura del gran nivel general que puedes esperar del que, a día de hoy, es el buque insignia de una marca como Honda.

CRUCERO

Desde que se presentó en el Salón INTERMOT de Colonia en 2016 el Cruisym tuvo claras sus intenciones. Se anunciaba como un maxiscoter de aspecto deportivo y así se mantenido hasta nuestros días, con ligeras modificaciones a lo largo de los años, pero con la misma esencia GT y Sport al mismo tiempo. En sus líneas se reconoce claramente la herencia de la marca taiwanesa, con un carenado más anguloso y recargado de plásticos, donde pueden encontrarse algunos de los kilos de más que tiene con respecto a sus rivales. Un peso extra que en marcha pasa desapercibido y en determinados puntos, como la entrada en curvas enlazadas, da la sensación de ser el más ligero.

Esto también es, en parte, por su bajo centro de gravedad. Sus llantas son de una pulgada menos por eje que las de sus rivales de comparativa, lo que hace que de partida te sitúes más cerca del suelo y, a pesar

SYM CRUISYM ALPHA 125



Aunque sea el único que cuente con llave de arranque convencional, a los mandos cuentas con toda la información necesaria en un cuadro de lo más completo y legible, y las guanteras del escudo cuentan también con cerradura.







del tamaño general, sea apto para todas las tallas. Una vez encima, el asiento tiene un buen mullido y cuenta con un amplio espacio disponible en la plataforma y el escudo para situar los pies y colocarlos en diferentes posiciones. Y especialmente remarcable su protección aerodinámica. El mejor de los tres. Su amplia pantalla además se ensancha en la parte superior y solo le faltaría para ser perfecta que pudiera regularse sin necesidad de herramientas.

El motor monocilíndrico se ha ido puliendo con el paso de las generaciones y en su última versión, y como novedad, se distingue por contar con un revestimiento cerámico en las piezas del grupo termodinámico, que reducen el desgaste y las vibraciones, y mejoran las

prestaciones y el consumo. Cede terreno con respecto a sus rivales en las aceleraciones, pero mantiene cruces por encima de 110 km/h sin despeinarse, y con ese plus de confort en marcha.

Puede parecer que la ciudad de se le queda pequeña, aunque circula de maravilla entre el tráfico rodado. Pero es quizás el de aspiraciones más GT, reservando un amplio espacio al copiloto, además de estribos plegables que no obligan a flexionar las piernas al extremo y unas buenas asas a las que agarrarse. Las suspensiones también son algo más esponjosas, absorbiendo los baches con dulzura, pero sin perder estabilidad ni confianza en curva.

Este Cruisym también marca la diferencia en cuanto al sistema de frenado, con discos lobulados y pinzas de cuatro pistones en el tren delantero y dos en el trasero, con una mordida más que suficiente, y más teniendo en cuenta que son los mismos que equipa su hermano mayor de 'trescientos'. Y la marca taiwanesa presume de utilizar tecnología alemana con el sistema ABS firmado por Bosch.

Entre las novedades que presenta la última versión del Cruisym también destaca que todo el sistema de iluminación es tipo LED, así como un completo cuadro de instrumentos digital, que ocupa toda la pantalla LCD, y que es de muy fácil lectura. Allí encontrarás

**LA FILOSOFÍA DE ESTOS SCOOTERS ES
QUE TUS DESPLAZAMIENTOS DIARIOS
SEAN LO MÁS CÓMODOS POSIBLE**



La última versión del XMax se ha visto implementada con la conectividad por Bluetooth, lo que te permite gestionar tu smartphone desde el cuadro de mandos. El hueco, como toda la saga, cuenta con espacio de sobra para dos huecos y más.

toda la información necesaria, incluyendo velocímetro, cuentakilómetros total y parcial, revoluciones, reloj, nivel de gasolina, temperatura de motor, reserva y un sinfín de testigos luminosos. Equipa una llave de encendido tradicional, con un sencillo sistema anti-robo que bloquea el acceso al clausor mediante un mecanismo automático.

Y es imposible no hablar del precio de este SYM Cruisym 125 como uno de sus puntos fuertes. No por el hecho de que prácticamente se comercialice mil euros por debajo del Honda y del Yamaha, es que se sitúa a un nivel de acabados muy parejo de los scooter japoneses, con un equipamiento que no tiene que envidiar de sus rivales de comparativa. Y al que se añade la promoción marca de la casa de cualquier vehículo SYM, que incluye cinco años de garantía transferibles a un tercero si lo compras o lo vendes.

FUERABORDA

No hace falta presentar al modelo que ha sido la referencia entre los scooter GT deportivos de baja y media cilindrada durante las dos últimas décadas. Nacido en 2005 a rebufo del éxito del revolucionario TMax, desde el principio se posicionó en la cima de su segmento, con un éxito de ventas que no ha perdido tirón generación tras generación. Solo del 125 cc se han vendido más de 200.000 unidades en Europa. Muy pocos modelos pueden presumir de unas cifras tan grandes y mantenidas en el tiempo.

El Yamaha XMax encuentra el equilibrio entre prestaciones, movilidad y confort, siendo un scooter muy moderno con todo lo que puedes esperar en cuanto a equipamiento y tecnología. Algo que compruebas nada más encender la moto, con el sistema 'Smart Key'. Con tu llave en el bolsillo todo se maneja desde el mando que sustituye a la cerradura de toda la vida, con diferentes posiciones para la puesta en marcha y apagado, el bloqueo, la apertura de compartimentos y el asiento. Y además te avisa con un pitido si te has dejado el contacto encendido. Como consejo, apréndete bien las posiciones porque no está iluminado y por la noche puede costar visualizar las posiciones.

Una de las novedades que incluye de serie la última versión del XMax 125 es la conectividad total median-



Técnica

Datos oficiales

	Honda Forza 125	SYM Cruisym Alpha 125	Yamaha Xmax 125
PRECIO	5.430 €	4.499 €	5.499 €
CILINDRADA	124,9 cc	124,9 cc	125 cc
POTENCIA dec	10,7 kW [15 CV]	9,9 kW [13,3 CV]	9,0 kW [12,1 CV]
VELOCIDAD máx	120 km/h	115 km/h	115 km/h
PESO lleno	160 kg	177 kg	172 kg

MOTOR

Motor	1 cil. Refrigeración líquida	1 cil. Refrigeración líquida	1 cil. Refrigeración líquida
Distribución	SOHC 4 V	SOHC 4 V	SOHC 4 V
Diámetro x carrera	53.5 x 55.5 mm	53.0 x 56.6 mm	52.0 x 58.7 mm
Cilindrada	125 cc	125 cc	125 cc
Compresión	11,5:1	11,3:1	11,2:1
Potencia máx. dec.	10,7 kW [15 CV] a 8.750 rpm	9,9 kW [13,3 CV] a 8.750 rpm	9,0 kW [12,1 CV] a 8.000 rpm
Par máx. dec.	12,3 Nm a 6.500 rpm	11,3 Nm a 6.750 rpm	11,2 Nm a 6000 rpm
Alimentación	Un inyector	Un inyector	Un inyector
Modos de conducción	No	No	No
Ayudas electrónicas	TC	TC	TC
Embrague:	Centrífugo	Centrífugo	Centrífugo
Cambio	Variador centrífugo	Variador centrífugo	Variador centrífugo
Transmisión sec	Engranajes	Engranajes	Engranajes

CHASIS

Chasis	Tubular de acero	Tubular de acero	Tubular de acero
Basculante	Motor portante	Motor portante	Motor portante
Geometría	26,5°/ 89 mm	28°/ 140 mm	N.d.
Suspensión del.	Horquilla convencional	Horquilla convencional	Horquilla convencional
Diámetro barras/Recorrido	33 mm / 89 mm	N.d.	N.d. / 110 mm
Reglajes	No tiene	No tiene	No tiene
Suspensión tras./Recorrido	Doble amortiguador / N.D.	Doble amortiguador / N.D.	Doble amortiguador / 90 mm
Reglajes	Precarga	Precarga	Precarga
Freno del.	Un disco de 256 mm	Un disco de 260 mm	Un disco de 267 mm
Pinzas	2 pistones	4 pistones	2 pistones
Freno tras	Un disco de 240 mm	Un disco de 240 mm	Un disco de 245 mm
Pinza	Un pistón	2 pistones	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	Estádar / No	Estádar / No	Estádar / No
Rueda del.	120/70-15". Llanta 3.50"	120/70-14". Llanta 3.00"	120/70-15"
Rueda tras	140/70-14". Llanta 4.50"	140/60-13". Llanta 4.00"	140/70-14"

MEDIDAS

Cap. depósito	11,7 l	12 l	13,2 l
Peso lleno	162 kg	179 kg	167 kg
Dist. entre ejes	1.505 mm	1.530 mm	1.570 mm
Altura asiento	780 mm	750 mm	800 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento: CS: Control de salida: CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad



Honda Forza 125



SYM Cruisym Alpha 125



Yamaha Xmax 125

Estos tres scooters comparten la misma configuración del propulsor. Un monocilíndrico de refrigeración líquida de 4 válvulas, aunque la entrega de potencia sea diferente en cada modelo. El que más estira es el Forza, a pesar de su suavidad; el de desarrollo más lineal sería el Cruisym; mientras que el más reactivo es el XMax, a pesar de que en cifras sea el que alcance menos CV de potencia, casi 3 CV menos que el Forza.

Prestaciones

LOS TRES MODELOS TIENEN SU RÉPLICA DE 'TRESCIENTOS', CUYA PLATAFORMA COMPARTEN CASI EN SU TOTALIDAD

te Bluetooth y a través de la app gratuita MyRide de Yamaha. Así puedes enlazar tu smartphone y que se vea en la pantalla LCD de 4,3 pulgadas las llamadas, mensajes, porcentaje de la batería y conexión; además de gran cantidad de información técnica y del trayecto, pudiendo ver el lugar en el que han aparcado la moto, el consumo medio de combustible, los avisos de mantenimiento, las averías, los datos del viaje, la velocidad, el tiempo de conducción, el ángulo de inclinación y más. El cuadro de instrumentos mantiene esa línea moderna, de lectura muy legible y con toda la información disponible. Y lo mejor es que con un solo pulsador bien ubicado y que se mueve en dos direcciones, puedes acceder a todo.

Además de la conectividad, esta última versión del XMax se presentó con un diseño rompedor y muy atractivo. Con una silueta futurista y con mucha personalidad, ya que estrenaba unos faros de tecnología LED formando una 'X' muy característica en la parte frontal. Que se repite en las luces de freno, que forman esa misma letra cuando se encienden. Además, los intermitentes se integran en la carrocería y hacen las veces de cubremanos, que retira el aire del puño y, de paso, quita mucho frío en las manos en invierno.

Una vez te subes a sus mandos, sí que se nota que es el scooter más alto. Y no solo es que el asiento esté más alejado del suelo, es que es más ancho que el del Forza, y no facilita tanto llegar al suelo con los dos pies para los de talla pequeña. Para compensar, una vez que levantas los pies y los colocas en su sitio (tampoco hay tanto espacio en el escudo para estirar las piernas), la ergonomía sí está muy lograda; y tanto el mullido del asiento como la protección frente al aire es impecable, con el parabrisas ajustable de manera manual.

La filosofía deportiva de la saga también se aprecia en su pequeño motor, que pese a tener unas cifras más bajas de potencia máxima, su respuesta es más alegre y consigue unas aceleraciones más instantáneas; aunque también se ha mostrado como el más gastón de la comparativa pese a su finura cuando lo llevas a alto régimen.

Dos décadas de experiencia han creado un chasis que lo mantiene firme y estable, ya sea frente a las trampas de la ciudad o en curvas a alta velocidad. Me gustó más el aplomo del tren delantero, por cómo trabaja la horquilla, frente a unos amortiguadores algo más secos frente a los baches. En cuanto al control de tracción y el sistema de frenada, trabajan de manera muy eficaz y aportan ese extra de seguridad que se agradece en ciudad. **M**

VELOCIDAD MÁXIMA

	Honda Forza 125	SYM Cruisym Alpha 125	Yamaha Xmax 125
Real	120 km/h	115 km/h	115 km/h

ACELERACIÓN

0-60 km/h:	8,6 s / 82 m	8,6 s / 77 m	7,3 s / 74 m
0-200 m:	14,6 s / 82 km/h	14,7 s / 79 km/h	13,8 s / 78 km/h
0-400 m:	22,7 s / 99 km/h	22,8 s / 93 km/h	22,2 s / 93 km/h

PESO

Peso lleno	160 kg	177 kg	172 kg
Reparto (lleno con piloto)	44,4 / 55,6 %	41,1 / 58,9 %	42,8 / 57,2 %

CONSUMO

Medio	3,0 l/100 km	3,2 l/100 km	3,4 l/100 km
Autonomía	389 km	375 km	388 km



Conclusión

En ocasiones podemos considerarlos como scooter GT y en otras deportivos, ya que ambas cualidades se difuminan en su carrocería, diseño y características dinámicas. Son scooters para moverte por la ciudad y alrededores con unos niveles de confort en marcha propios de modelos de cilindrada superior. Y ahí han encontrado un público fiel, ya que se han mantenido en el tiempo con unas cotas de éxito pocas veces vista en modelos de corte premium como estos. Sin ir más lejos, el XMax y el Forza son asiduos cada mes al top 10 de matriculaciones, pese a comercializarse a un precio que, en algunos casos, casi duplica a los de

los pequeños superventas. Si tenemos en cuenta lo que ofrecen y lo que piden a cambio [mención especial para el precio del SYM Cruisym], estamos ante una oferta más que interesante tanto para los recién llegados al mundo de la moto como para los que ya acumulan kilómetros sobre dos ruedas. También se trata de una apuesta segura para los que pasan del coche a un scooter previa convalidación del carnet A1, y buscan las ventajas que ofrece la moto en la ciudad. Quizás sea un vehículo de transición porque los tres modelos tienen su réplica de 'trescientos' del A2, cuya plataforma comparten casi en su totalidad.



ESAGANO SERIES

HIGH
IMPRESSION



HIGHsider™

GERMAN ENGINEERING



DESCÚBRELO EN **myBihr.com**

Bihr



HONDA CB500 HORNET // KAWASAKI Z500 // KTM 390 DUKE

LAS REINAS DEL BAILE

LAS NAKED DE CILINDRADA MEDIA ACTUALES INICIALMENTE SE DISEÑARON PARA CUBRIR EL SEGMENTO A2 DE LOS CONDUCTORES NOVELES, PERO HAN ACABADO CONVIRTIÉNDOSE EN UNAS DE LAS MOTOS CON LAS QUE MÁS PUEDES DIVERTIRTE EN LAS CURVAS, CON SU POCO PESO Y UNA CONDUCCIÓN SIN EXIGENCIAS.

TEXTO: P. G. / P. B. FOTOS: FABIAN EDLER.





Hoy en día las naked de media cilindrada se han convertido en uno de los segmentos claves del mercado. Son motos con potencia limitada, porque todas ellas tienen comprensiblemente que cumplir la normativa A2 que las deja como mucho en 35 kW, pero su público va mucho más allá de los usuarios de este carnet, porque una moto que se vaya a emplear en ciudad y sus alrededores, que pueda ir por carretera a una buena velocidad y que sea económica, sencilla y fácil de conducir, como cualquiera de estas, es también una opción seria para otros muchos conductores. Además,

HONDA APUESTA EN SU HORNET 500 **POR UNA MOTO** CÓMODA Y EFICAZ

hay que tener en cuenta que la oferta disponible se ha multiplicado en los últimos tiempos por la irrupción de los fabricantes chinos, que inicialmente encontraron una forma realmente sencilla de crear motos de más cilindrada de lo habitual para ellos con las copias del motor de la Honda CB500. En este nutrido panorama, nos encontramos este año con tres novedades, todas ellas de los fabricantes tradicionales, Honda, Kawasaki y KTM, y que enfocadas a un mismo público, realmente lo hacen desde perspectivas bien diferentes.

EL MODELO

En las escuelas de arte, los alumnos tienen que copiar modelos para ir aprendiendo los secretos de la pintura o la escultura, y si lo ampliamos al mundo de la moto, hay que reconocer que la Honda CB500F, y sobre todo su motor, se ha convertido en el modelo de otros muchos fabricantes.

Este año la CB500F ha dejado de llamarse así, para pasar a denominarse CB500 Hornet, un apellido que parece que será el que represente a las naked de Honda a partir de ahora. No se ha tratado de realizar un modelo nuevo, es más bien un lavado de cara. Pero, en cualquier caso, los japoneses han mejorado ligeramen-



La nueva pantalla de instrumentación mejora su lectura. Salida de doble escape integrado, y unas formas muy similares a las de la anterior versión en la zaga de la moto.

te uno de sus modelos de mejor venta en el mercado en lugar de realizar cambios drásticos. Es más que comprensible teniendo en cuenta el segmento económico en el que juega y su competencia directa en muchos casos con una mecánica similar y procedente de China, lo que equivale a precios ajustados. No cambiar algo que funciona parece ser el lema en este segmento.

Como estéticamente tampoco hay grandes variaciones, delante de la Hornet te sientes en familia, es como ver a un amigo de toda la vida con el que tienes confianza, simplemente se ha cambiado de traje. El motor sigue siendo su bicilíndrico de 471 cc con cigüeñal de 180 grados, que permanece mecánicamente inalterado más allá de los ajustes de la cartografía electrónica necesarios para pasar la norma Euro 5+. Su funcionamiento sigue siendo tan suave como siempre, y aunque Honda anuncia que ha mejorado la aceleración las cifras son básicamente las mismas que antes. En el apartado electrónico, se ha añadido un control de tracción desconectable, sigue sin haber diferentes modos de conducción ni asistente de cambio. También se mantienen el chasis, las llantas, los frenos, el depósito y la carrocería en la parte trasera, incluido el soporte de la matrícula. Según su ficha técnica, la Hornet debería pesar un kilo menos, pero en nuestra báscula ha pesado exactamente lo mismo que su antecesora. En cualquier caso, de las tres motos, sus casi 190 kg están bastante por encima de los de las ligeras Kawasaki y KTM, con 162 kg y 168 kg respectivamente.

Las novedades se centran en algunos elementos de la carrocería, con un grupo óptico delantero LED de nuevo diseño, al igual que las tapas laterales delanteras. La decoración es menos "Neo Classic", y aunque no ha llegado a convertirse en una moto de estilo radical y está alejada de lo que podríamos considerar una Streetfighter, al menos tiene un aire más juvenil. La modernidad también llega al cuadro de instrumentos, que abandona la pantalla digital monocromo de tan poca visibilidad con la luz incidiendo en ella, para incorporar una de cinco pulgadas, qué, aunque sigue sin ser en color, al menos tiene un diseño ordenado y fácil de leer, e integra conexión Bluetooth. Con un mando iluminado de cuatro direcciones en la piña izquierda se maneja las funciones que comparte con el teléfono:

El chasis emplea el motor como elemento resistente para poder simplificarse al máximo, formando una estructura tubular de acero, el mismo material empleado para el basculante, que tiene el amortiguador anclado sobre bieletas.

La carrocería ha cambiado ligeramente con la adopción de una nueva óptica delantera que se acompaña de una careta diferente, y también diferentes tapas laterales del depósito, pero con la zaga sin cambios.

La horquilla invertida Showa no tiene regulación, pero ancla pinzas radiales de cuatro pistones y la moto dispone de un doble disco delantero.

El motor de dos cilindros tiene una estructura totalmente tradicional, con el cigüeñal calado a 180° y un diseño que recuerda a los de las deportivas de cuatro cilindros de la marca, aunque con carrera larga.



navegación, mensajes de texto, datos meteorológicos, control de medios y llamadas.

POTENCIADAS

Kawasaki contaba hasta ahora con su Z450, que este año ha pasado a ser Z500 con la intención de rivalizar más directamente con el resto de las motos de medio litro del mercado. Sin embargo, aunque la cilindrada ha aumentado y el rendimiento también algo, sigue siendo una moto más compacta que la mayoría. Los cambios en el rendimiento del motor se han centrado en ganar par a bajo y medio régimen, pero el propulsor ha recibido modificaciones importantes en su diseño, con una nueva culata de admisión vertical que también reubica la caja de aire. El chasis es el mismo y los componentes tampoco han sufrido variaciones, pero se han producido cambios estéticos para que desprendan una imagen más angular y agresiva.

Kawasaki ofrece la Z500 en dos versiones con algunas diferencias de equipamiento, y una de ellas es el cuadro de instrumentos, que en la estándar es monocromo y en la SE en color. En la básica puede parecer algo anticuado, aunque tiene una fácil lectura y también tiene conectividad. En cualquier caso, la electrónica de la Z500 es bastante básica y más allá del obligatorio ABS, no hay ninguna asistencia electrónica. En general, Kawasaki ha buscado posicionar esta nueva Z500 en el sector más económico, y lo ha logrado, es la más barata del trío, pese a que para ello haya habido que incorporar unos componentes que pueden parecer anticuados como una horquilla convencional, un disco de freno delantero con pinza deslizante de dos pistones, y nada de lujos en la estructura del chasis y el basculante que lógicamente son de acero. Más allá de su aspecto, lo que sí hay que decir, es que funcionan bien todos ellos, especialmente en esta categoría y con su peso.

En el caso de la KTM ocurre algo diferente, porque si bien ha logrado también contener su precio, juega en un terreno en el que la tecnología y la apariencia son más radicales, una moto que busca todavía más a los jóvenes inquietos. Nos encontramos con una dimensionada horquilla invertida y un basculante de aluminio fundido de generosas dimensiones que enseña un gran amortiguador lateral. También incluye una electrónica bastante más refinada con un ABS de funcio-

KAWASAKI Z500



La pantalla de la instrumentación varía en función de la versión: monocromo en la básica, a color en la SE. La estética de la Z500 es ahora más agresiva y rompedora.

La carrocería mantiene el estilo del diseño de la marca, pero sobre el mismo chasis se han realizado cambios en la ergonomía para ampliar el puesto de conducción, y cuenta con nuevas ópticas LED.

Los componentes de suspensiones y frenos son los más clásicos de las tres, con una horquilla convencional en el tren delantero y un solo disco de freno accionado por pinzas de dos pistones paralelos.

El chasis siguiendo la filosofía del resto de la serie Z, es un multitubular de acero que deja colgado el motor e integra el subchasis trasero. El basculante, del mismo material incluye un sistema de bieletas para la suspensión trasera.



El motor no sólo ha aumentado de cilindrada respecto al de la Z450, sino que ha sufrido cambios en la culata, totalmente nueva, con empujadores intermedios en las válvulas y conductos de admisión verticales que recolocan los inyectores y la caja de aire.





namiento en curva que puede desconectarse parcialmente en el modo de conducción "Supermoto", uno de los tres con los que también cuenta. Incluye asistente de cambio en ambas direcciones, control de tracción, y hasta uno para salidas desde parado. Y todo ello gestionado desde una pantalla a color de alta resolución cuenta con todas las características de conectividad de las Duke y Super Duke más grandes. En ella no se ha prescindido de nada, y no por ello cuesta mucho más que la Kawasaki. También es la más pequeña en todos los sentidos. Su motor de un solo cilindro cubica 399 cc, frente a los 471 cc de la Honda y 451 cc de la Kawasaki,

pero declara la misma potencia que la Z, 45 CV, y sólo tres menos que la Hornet, aunque nuestras pruebas de banco demuestran que al final es la Kawasaki que ofrece más rendimiento de las tres.

DE PEQUEÑO A GRANDE

Esta diferenciación de las tres motos, también se extiende a su tamaño y ergonomía, la KTM es la más pequeña, seguida de la Kawasaki, y dejando en términos de amplitud a la Honda como la más holgada. De hecho, la austriaca será una moto demasiado angosta para conductores de buen tamaño, aunque con una altura del asiento de 820 milímetros, no sea especialmente baja. Sin embargo, un sillón estrecho, que se suma a un depósito también de dimensiones reducidas en los lados, permite que incluso los más bajos lleguen bien con los pies al suelo. Encima de la Duke te encuentras con poco espacio para moverte porque el tope trasero te limita los movimientos, el ancho manillar está retrasado y los estribos algo adelantados. Sobre ella parece que estás encima de la dirección, sin nada de moto por delante, una característica familiar en cualquier caso. En la Z500, que tampoco es una moto muy grande, tienes una posición más deportiva en el

**LA KTM 390 DUKE ES DE LAS TRES
LA MÁS LIGERA, DEPORTIVA Y MEJOR
EQUIPADA EN SUS COMPONENTES**



Gran resolución y máxima conectividad en su equipamiento. La sobredimensionada horquilla invertida ofrece enormes posibilidades de ajuste. El asiento tiene una clara orientación deportiva.

estilo clásico, menos supermoto, y con el cuerpo más echado hacia delante notas más la rueda delantera. El manillar plano, está algo hacia abajo, lo que acentúa la carga del cuerpo hacia delante, y aunque tienes más movilidad en el asiento, que ya no te empuja hacia delante, sigues estando algo limitado. En comparación con las otras dos, la Hornet se siente más amplia y con una posición más turística. El asiento está a la misma altura que el de la Kawasaki, 790 mm, pero está más integrado en él, es más cómodo y tienes mucha libertad de movimiento, con unos estribos que permiten que las rodillas no tengan que flexionarse mucho. Es una postura que carga menos el frontal, menos activa en conducción deportiva, pero que acaba siendo más confortable cuando empiezas a sumar kilómetros.

Una parte importante del uso de cualquiera de estas tres motos va a realizarse en el interior de la ciudad, entre el tráfico, y en este terreno la KTM tiene dos caras. Por una parte el asistente de cambio facilita las operaciones, ayudado por una palanca de recorrido cortos y funcionamiento preciso. La agilidad y un peso de poco más de 160 kg te permiten ratonear entre las filas de coches sin esfuerzo, pero también te enfrentas con un motor con poca inercia y que no tiene mucho par abajo y que hasta alcanzar el medio régimen funciona de manera algo irregular. Una vez que subes un poco las revoluciones, todo cambia a mejor y, de hecho, es el que acaba mostrando la mejor conexión del acelerador con la rueda trasera, y tiene las reacciones de cambio de carga más suaves. En comparación, la Kawasaki tiene un comportamiento más brusco al acelerar, algo que puede notar en los cambios de tensión de la cadena. Sin embargo, el bicilíndrico vibra bastante menos que el mono de la KTM, y sólo más allá de unas 6.000 rpm, las sientes en el manillar. Por su parte, el motor de Honda es el que funciona de forma más redonda, con la mayor suavidad a cualquier régimen y con un comportamiento intachable a bajas vueltas. No necesitas estar haciendo uso del cambio casi nunca, y aunque es el que tiene menos carácter de los tres, también es el más lineal y fácil de entender.

ROCK Y BALADA

Este propulsor se adapta a la perfección a la personalidad de la Honda y sus mayores cualidades turísticas,

El chasis multitubular tiene modificaciones en el diseño con diferentes tubos y un nuevo subchasis de aluminio fundido a presión más rígido y anclado por el interior para reducir la anchura de la zona central.

La horquilla invertida delantera es una WP Apex de 43 mm regulable en hidráulico de manera separada en cada pata. La suspensión trasera ha sido completamente rediseñada trasladando el amortiguador del centro de la moto al lateral derecho.

Las llantas son las mismas de la RC390, que pesan 4,3 kg menos. El depósito de 15 litros es de acero y está dotado de un nuevo acabado de mayor calidad. Las nuevas tapas del radiador se prolongan por delante de la horquilla e incluyen tomas de aire.

El renovado motor tiene diferentes cotas, ahora 89,0 x 60,0 mm que elevan la cilindrada a 399 cc para ganar un caballo de potencia. La admisión ha aumentado de diámetro y la culata se ha rediseñado.

	Honda CB500 Hornet	Kawasaki Z500	KTM 390 Duke
PRECIO	6.850 €	6.275 €;	6.399 €;
CILINDRADA	471 cc	451 cc	399 cc
POTENCIA dec	35 kW [48 CV]	33 kW [45 CV]	33 kW [45 CV]
VELOCIDAD máx	172 km/h	175 km/h	160 km/h
PESO lleno	188 kg	172 kg	162 kg

MOTOR

Motor	2 cil. en línea Refr. Líquida	2 cil. en línea. Refr. Líquida	Un cil. vertical. Refr. Líquida
Distribución	DOHC 8 V	DOHC 8 V	DOHC 4 V
Diámetro x carrera	67,0 x 66,8 mm	70,0 x 58.6 mm	89,0 x 64,0 mm
Cilindrada	471 cc	451 cc	399 cc
Compresión	10,7:1	11,5:1	12,6:1
Potencia máx. dec.	35 kW [48 CV] a 8.600 rpm	33 kW [45 CV] a 9.000 rpm	33 kW [45 CV] a 8.500 rpm
Par máx. dec.	43 Nm a 6.500 rpm	43 Nm a 6.000 rpm	39 Nm a 7.000 rpm
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 34 mm	2 inyectores. Toberas de 32 mm	Un inyector. Tobera de 46 mm
Modos de conducción	No tiene	No tiene	3
Ayudas electrónicas	TC	No tiene	TC, CS
Acc. embrague	Cable	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena	Cadena

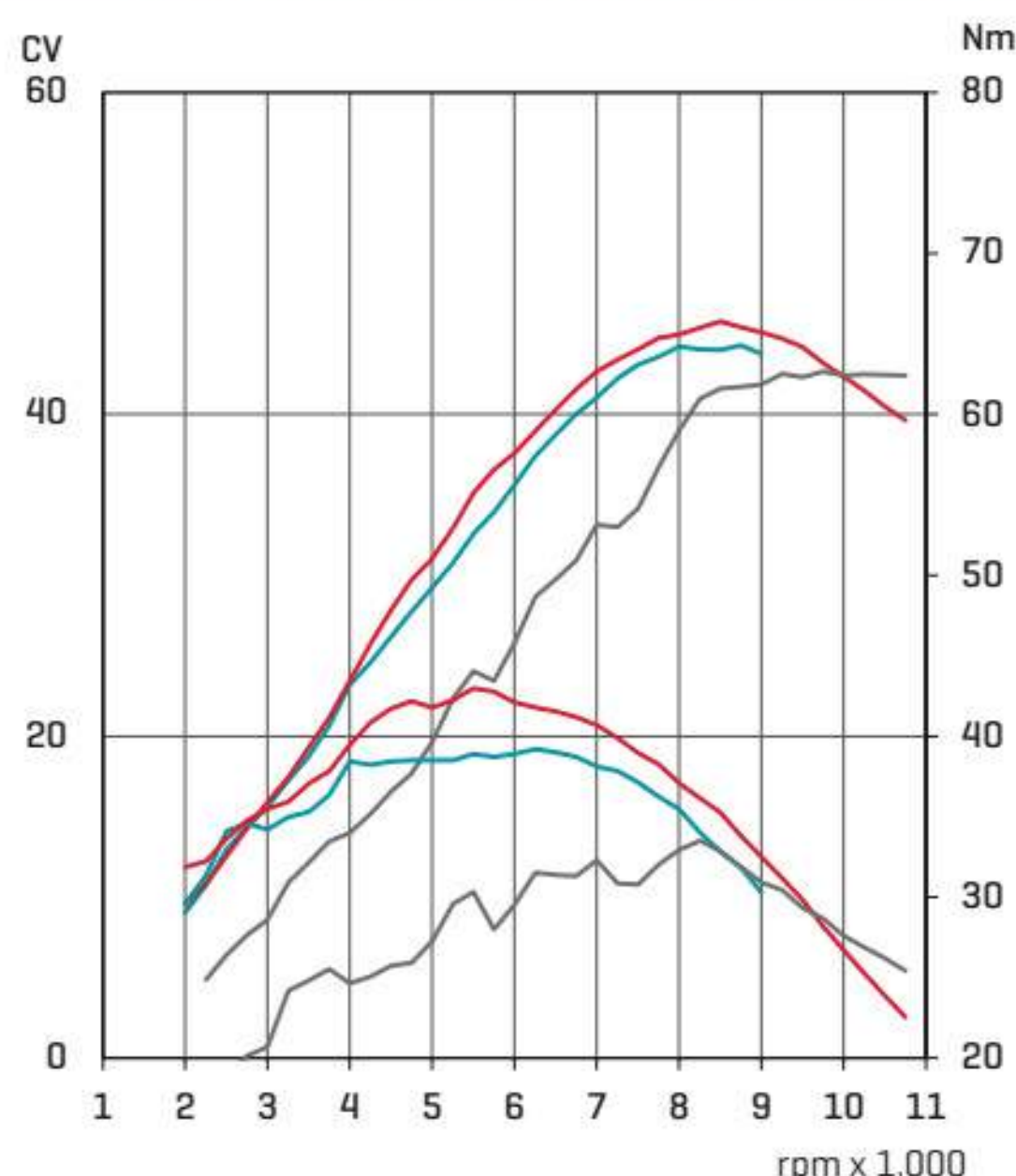
CHASIS

Chasis	Tubular de acero	Tubular de acero	Multitubular de acero
Basculante	Doble brazo de acero	Doble brazo de acero	Monobrazo de aluminio
Geometría	25,5°/ 102 mm	24,3°/ 92 mm	25°/ 94 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla convencional	Horquilla invertida
Diámetro barras/Recorrido	41 mm / 108 mm	41 mm / 120 mm	43 mm / 150 mm
Reglajes	No tiene	No tiene	Extensión y compresión
Suspensión tras./Recorrido	Monoamortiguador / 119 mm	Monoamortiguador / 130 mm	Monamortiguador / 150 mm
Reglajes	Precarga	Precarga	Precarga y extensión
Freno del.	2 discos de 296 mm	Un disco de 310 mm	Un disco de 320 mm
Pinzas	4 pistones	2 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 240 mm	Un disco de 220 mm	Un disco de 240 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	Estádar / No	Estádar / No	Estádar / Sí
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"	110/70-17". Llanta 2,75"	110/70-17". Llanta 3,00"
Rueda tras	160/60-17". Llanta 4,50"	150/60-17". Llanta 4,00"	150/60-17". Llanta 4,00"

MEDIDAS

Cap. depósito	17,1 l	14 l	15 l
Peso lleno	189 kg	168 kg	162 kg
Dist. entre ejes	1.410 mm	1.375 mm	1.375 mm
Altura asiento	790 mm	790 mm	820 mm

TC. Control de Traacción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento: CS: Control de salida: CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad



Honda CB500 Hornet
44 CV / [33 kW]
a 8.620rpm
39 Nm a 6.285 rpm



Kawasaki Z500
46 CV / [34 kW]
a 8.500 rpm
43 Nm a 5.500 rpm



KTM 390 Duke
43 CV / [32 kW]
a 9.750rpm
33 Nm a 8.250 rpm

Aunque en lo que se refiere a la potencia máxima las tres motos están muy igualadas, las diferencias entre los motores bicilíndricos de las dos japonesas y el de un cilindro de la KTM son patentes en cuanto a par, con la Kawasaki dominando este aspecto y con un sobrerégimen de casi 2.000 rpm respecto al motor de la Honda. La KTM, por su parte, mantiene estable su potencia máxima durante casi 3.000 rpm.

	Honda CB500 Hornet	Kawasaki Z500	KTM 390 Duke
VELOCIDAD MÁXIMA			
Real	172 km/h	175 km/h	169 km/h
ACELERACIÓN			
0-100 km/h	6,7 s / 117 m	5,6 s / 85 m	6,1 s / 102 m
0-400 m	14,9 s / 140 km/h	13,4 s / 142 km/h	14,7 s / 145 km/h
0-1.000 m	29,0 s / 161 km/h	26,7 s / 173 km/h	28,4 s / 165 km/h
RECUPERACIÓN			
60-100 km/h	7,8 s / 176 m	5,0 s / 112 m	9,4 s / 203 m
60-140 km/h	17,7 s / 511 m	12,1 s / 487 m	18,4 s / 511 m
RENDIMIENTO			
Régimen máximo	9.030 rpm	10.845 rpm	10.650 rpm
Velocidad lineal pistón	20,1 m/s	21,2 m/s	22,7 m/s
Relación peso/potencia	4,3 kg/CV	3,7 kg/CV	3,7 kg/CV
Potencia espec	94 CV/l	102 CV/l	108 CV/l
PESO			
Peso lleno	189 kg	168 kg	162 kg
Reparto [lleno con piloto]	46,0 / 54,0 %	45,9 / 54,1 %	46,2 / 53,8 %
CONSUMO			
Medio	3,8 l/100 km	3,8 l/100 km	4,1 l/100 km
Autonomía	395 km	365 km	365 km

Banco de potencia

Prestaciones

LAS TRES NAKED VAN MÁS ALLÁ DE LOS USUARIOS DEL A2 SON OPCIONES LÓGICAS Y ECONÓMICAS PARA TODOS

algo que se deja notar en cuanto abandonas la urbe. Es la moto más larga y con la dirección más abierta, lo que la proporciona más estabilidad, aunque también es la más perezosa. No es que sea especialmente torpe, pero necesita más esfuerzo para inclinar, aunque una vez dentro de la curva sea capaz de seguir la trazada con la misma precisión que las otras dos, y además tiene una buena distancia libre al suelo. En cualquier caso, tanto la Kawasaki como la KTM, están diseñadas para poder ser más juguetonas, pero también esto provoca que no sean tan confortables. Las suspensiones de la Hornet trabajan bien incluso en asfalto irregular, suavizando los baches de manera ejemplar y sin que echés de menos su posible regulación. No hay oscilaciones ni golpes secos y las dos ruedas mantienen siempre en contacto con la carretera. Incluso en frenadas fuertes, la Hornet se mantiene estable y la horquilla no se hunde demasiado. En el caso de la Kawasaki, las suspensiones son incluso más blandas, pero funcionan bien, sobre todo teniendo en cuenta su apariencia más económica, con la horquilla convencional. En cualquier caso, ninguno de los dos trenes trabaja con la misma efectividad que los de la Honda y los hidráulicos no son capaces de filtrar los golpes de la carretera en la parte trasera de una manera tan eficaz. La KTM, con sus suspensiones de mayor calidad, es también la que tiene un tarado más duro, incluso jugando con el ajuste, que en la parte delantera incluye los hidráulico de compresión y extensión y en la trasera la precarga del muelle y la extensión hidráulica. Los mandos de regulación permiten que se trabaje sobre ellos con facilidad y logran un rango de ajuste bastante amplio, aunque en ningún caso lleguen a poder tener la suavidad de los de las otras dos motos.

La Honda se beneficia de tener dos discos, aunque sea con diferencia la más pesada, su sistema doble es claramente el más efectivo. Ofrece potencia de frenado y la regulación en la maneta es progresiva y fácilmente dosificable. La Kawasaki y la KTM tienen un solo disco y además la japonesa con una pinza de doble pistón paralelo, que tiene una mordida inicial deportiva pero que acaba siendo muy lineal y te obliga a aplicar más fuerza en la maneta. Por su parte el de la Duke, con pinza radial de cuatro pistones, es más contundente, pero también con una dosificación algo más irregular y algo más impreciso. El único ABS que funciona en curva es el de la KTM. Algo común a las tres motos es que puedes frenar con ellas hasta el interior de la curva, ninguna se levanta ni siquiera cuando lo haces con la moto inclinada, y otra característica que las une es su parco consumo, que puede bajar de los cuatro litros si lo cuidas y proporcionar una autonomía de más de 400 km. **M**



Conclusión

Hablamos de tres motos que se postulan como opciones prácticas y económicas para aquellos que las usan diariamente como vehículo de desplazamiento en la ciudad, sus alrededores, y que ocasionalmente pueden hacer con ellas una escapada. Las tres cumplen estas funciones sin problemas, pero cada una desde una perspectiva diferente. La Honda es la más tradicional, la moto que puede parecer más parecida a una de mayor cilindrada, más espaciosa, con un motor más suave, tranquilo pero potente, y con un gran equilibrio dinámico, una moto para todo y para todos. Frente a este planteamiento, tanto Kawasaki como KTM ofrecen motos que podría pensarse que han sido enfocadas a un público más joven y más dinámico. Además de más económicas, son más pequeñas y

tienen un carácter más deportivo, tanto en su posición como en sus motores. El de la Kawasaki se beneficia de un par mayor que el de sus rivales, además de un desarrollo corto que la permite convertirse en la líder en respuesta y aceleración. La KTM se diferencia de las otras dos por su motor de un cilindro que, aunque tiene un rendimiento similar, tiene un funcionamiento particular, con menos respuesta abajo. Es además la más compacta de posición, la más rígida de chasis, y en general la más deportiva, desde luego la mejor equipada de todas en cuanto a componentes y la que tiene un sistema electrónico más completo. Todas se mueven en un rango de precios inferior a los 7.000 €, aunque la Honda los roza y la Kawasaki y la KTM se encuentren más cerca de los 6.000 €.



APRILIA RS 457 // HONDA CBR500R
KAWASAKI NINJA 500 // YAMAHA R3

PUERTA DE ENTRADA

LOS MODELOS MÁS DEPORTIVOS DE MEDIA CILINDRADA HAN RECIBIDO UN SOPLO DE AIRE FRESCO CON LA LLEGADA DE LAS ÚLTIMAS NOVEDADES Y ESO HACE QUE ESTA TEMPORADA HAYA MÁS OPCIONES Y MÁS INTERESANTES. ASÍ QUE HEMOS APROVECHADO PARA JUNTAR A CUATRO DE ESTAS MOTOS CREADAS PARA LOS JÓVENES DEL A2 Y COMPARARLAS PARA VER CÓMO ES LA LLEGADA AL MUNDO DE LAS DEPORTIVAS A SUS MANDOS.

TEXTO: SERGIO ROMERO. FOTOS: JAIME OLIVARES. COLABORAN: PEPE BURGALETA, MARIANO URDÍN Y JOSÉ MARÍA TORRES-ACERO.



Si miramos las siglas que dan nombre a las protagonistas de esta comparativa parece que estamos hablando de los modelos abandonados de cada marca, ya que estas pequeñas deportivas han heredado el nombre y gran parte de la esencia de esas motos que están ya en la memoria colectiva como son la CBR, la Ninja, la YZF y también las RS que Aprilia llevó a lo más alto en las carreras de 125 y 250 GP. En los cuatro casos las marcas han trabajado en diseñar un modelo “ad hoc” para el segmento de las deportivas del A2, que hemos visto que se encuentra en un buen momento por la demanda y por la cantidad de modelos nuevos que están apareciendo. Con ellos los más jóvenes o los que se acaban de sacar el carné limitado pueden acceder a su primera deportiva y poco a poco ir conociendo este tipo de motos que se han vuelto sofisticadas y específicas en los modelos tope de gama. Las últimas incorporaciones, como la nueva Aprilia RS 457, la evolución

de la Ninja 500 o la actualización de la CBR500R hacen que se haya vuelto muy interesante para ese público, que durante unos años ha tendido más a los modelos naked, que también están con una base muy similar en las tres marcas japonesas que podéis leer en este mismo número.

RS

La última incorporación de esta categoría es la Aprilia RS 457, que se ha presentado hace poco en Italia y que viene a llenar el hueco que había hasta la RS 660 en la gama de la marca italiana. Con esta nueva deportiva han seguido una receta similar a la 660 en cuanto a diseño y su estructura, que tan buen resultado ha dado en la supersport. Así que también se propulsa con un bicilíndrico en línea, no hace falta decir de qué cilindrada, solo hay que ver su nombre, pero sí hay que decir que ha sido diseñado para cumplir con la limitación del carnet A2. Esto sucede, como vamos





a ver, con todas las motos de este grupo, lo que supone que hay un gran equilibrio entre su motor y su parte ciclo. Ya que desde que salieron de los ordenadores de los diferentes equipos de diseño estaban pensadas para funcionar en consonancia con esos 35 kW que limitan esta categoría. Aprilia se ha caracterizado siempre por el carácter deportivo de sus motos y el buen hacer de sus chasis y la 457 sigue fiel a ello, gracias a un chasis doble viga de aluminio, el único este material y estructura de las cuatro, que se atornilla en la pipa de dirección, como ya hemos visto en la 660. Y que utiliza de una manera muy visual el motor como

APRILIA HA RECURRIDO A SU CONOCIMIENTO PARA CREAR UNA DEPORTIVA DE PEQUEÑA CILINDRADA

elemento estructural, ya que las vigas terminan en la parte trasera del motor, de donde sale también el anclaje del vistoso basculante. En cuanto al motor sigue también la línea del de la RS con sus dos cilindros en paralelo y el cigüeñal calado a 270°, lo que le da un carácter diferenciador.

Como buena moto europea ha sido diseñada con mucha pasión y sin las concesiones que muchas veces tienen las japonesas, que tienen que cumplir en todos los aspectos un determinado nivel. Las motos italianas a veces parecen más imperfectas pero también tienen más personalidad, así que eso es algo que el usuario puede valorar de manera positiva o negativa según sus gustos, lo que está claro es que es diferente. Llama mucho la atención su gran pantalla digital a color, que abre la puerta a unas grandes posibilidades de configuración, ya que esta RS ofrece también tres modos de conducción donde hay entrega de potencia y control de tracción. Al moverse en cifras de potencia inferiores a los 50 CV diría que no son necesarios, pero teniendo el acelerador electrónico y la gestión disponible están ahí para que los más jóvenes también tengan la posibilidad de probarlas y experimentar con ellas. Y el control de tracción siempre nos puede echar un importante ayu-



La pantalla TFT a color es la más vistosa y la que ofrece más posibilidades de configuración. El nuevo motor es similar al 660 y es parte estructural, a él se ancla un llamativo basculante de aluminio.

da si hay una superficie deslizante inesperada en nuestro camino. El motor tiene una entrega lineal hasta las 10.500 rpm, donde tiene un corte de encendido que la deja “estabilizada” antes de llegar al límite de revoluciones. En bajos y medios no es tan contundente como sus rivales, pero desde 7.000 rpm en adelante es la más potente, aunque también vibra un poco más a ese régimen. Lo bueno es que esas vibraciones no aparecen cuando mantienes cruceros de 120 km/h.

También es la más deportiva por posición de conducción, ya que los semimanillares anchos y bajos dan un tacto muy de carreras y el asiento está un poco más alto, algo que luego le quita un poco de comodidad al moverse por ciudad. Es la más ágil en curva y la que te anima a llevar una conducción más deportiva por su geometría. Las suspensiones tienen regulación de precarga en ambos trenes y la horquilla invertida tiene un look potente y un funcionamiento bueno, pero la trasera se descompone un poco al pasar sobre baches con cierta velocidad. En cuanto a los frenos el equipo, aquí solo hay un disco delantero, cumple con nota media, pero como más que suficiente para el uso en carretera y urbano de esta vistosa RS 457.

CBR

La CBR500R es una moto que forma parte de la saga 500 de Honda (NX500 y CB500 Hornet) y que este año ha recibido un nuevo diseño inspirado en la Fireblade, pantalla TFT de 5”, mejora del tacto del acelerador con la gestión de la ECU, control de tracción y embrague antibloqueo. Si ya era una moto llamativa ahora se ha vuelto más afilada con el nuevo careando y esas líneas con el toque aerodinámico de la CBR1000RR-R. Y eso te hace pensar que se trata de una deportiva de gran cilindrada, algo que sigues pensando cuando te pones a sus mandos, ya que es la más grande y amplia del grupo. Aun así, su manejo no requiere ni mucha experiencia, ni mucha fuerza. La posición de conducción también cumple con las expectativas del usuario medio que se moverá en ciudad y demanda cierta comodidad y ese toque deportivo. Las piernas no se encuentran muy flexionadas y las manos se ubican en una posición natural, gracias a que se han instalado unos semimanillares por encima de las tijas bastante abiertas. Esta es una de esas motos que te hace sentir cómodo, ya que tiene un comportamiento muy conseguido y una gran agilidad. A los mandos de la CBR500R enlazas las

La carrocería es muy similar a la de la RS 660 con un profundo estudio de los flujos y con un mismo frontal e iluminación LED. El cuadro en color permite ajustar las opciones electrónicas.



El bicilíndrico es de nueva factura, con un diseño similar al de la RS 660, en línea con el cigüeñal calado a 270°, pero con algunas diferencias como los cilindros en un bloque independiente.

El chasis doble viga de aluminio sigue el estilo de la marca, sujetando únicamente el motor por arriba y dejando que el basculante y la suspensión trasera lo hagan directamente en el cárter del motor.

El motor cuenta con un acelerador electrónico que le permite contar no sólo con tres modos de gestión de la potencia, sino también con control de tracción, que es ajustable, al igual que el ABS.

curvas sin esfuerzo, y lo mejor es que te da confianza y es la más aplomada de todas en cualquier fase de la conducción. Las suspensiones, de las que destaca la horquilla Showa SFF-BP, se notan firmes y bien taradas, tanto en una conducción normal en la que te preocupa que te aislen de las irregularidades, como en una más deportiva, donde tienen que aguantar las cargas de frenada/aceleración. Detrás hay un amortiguador con bieletas y regulación en precarga y en conjunto son las mejores suspensiones del grupo. En cuanto a los frenos también tiene ventaja sobre las demás, ya que dispone de un equipo con dos discos de 298 mm y pinzas radiales Nissin de cuatro pistones, así que hay más potencia y mejor tacto que en las demás donde solo tienen un disco y la Kawasaki y la Yamaha pinza de anclaje convencional. Incorpora de serie un ABS de dos canales al igual que el resto de sus competidoras.

Honda fabricó el bicilíndrico en línea de 471 cc para que cumpliera con la limitación de 35 kW y con las normativas anticontaminación. De modo que no está limitado, sino que ha sido diseñado para generar esa cifra de potencia, 44 CV reales en nuestro banco, que le cunden mucho y ofrece una entrega constante hasta 9.000 rpm. En bajos y medios tiene el empuje suficiente para la vida normal y una finura destacable, gracias al calado del cigüeñal y a su eje de equilibrado. Así que puedes callejear sin la sensación de que necesitas cambiar de marcha constantemente y una vez has salido a carretera también puedes estirar una marcha hasta la línea roja, sin que se el motor ponga la más mínima pega. Además cuenta como novedad con el control de tracción HSTC, que se puede regular fácilmente desde la piña izquierda y que evita las pérdidas de tracción, aunque en este tipo de moto es más para situaciones inesperadas que para conducción deportiva, donde no hay tanta potencia como para necesitarlo. Remata la buena sensación general que transmite su conducción el cambio, que también es muy agradable en su utilización.

NINJA

No hay más que mirar al frontal para ver los rasgos agresivos de las últimas deportivas de Kawasaki, con ese toque aerodinámico que le dan los pequeños alerones que hay bajo los faros. Un diseño muy

HONDA CBR500R



La pantalla TFT a color de 5 pulgadas ofrece mucha información y dispone de un mando en la piña izquierda para su manejo. El motor es el que más cilindrada tiene de los cuatro y es la única en montar un neumático de 160 mm.

Permite conectividad a través de la aplicación Honda RoadSync, con la que se puede escuchar música o utilizar el navegador.

El chasis y el basculante son de acero, mientras que las llantas son de aluminio fundido. Detrás hay un amortiguador con sistema progresivo ProLink.

La aerodinámica se inspira en la Fireblade, con alerones laterales. La horquilla es Showa USD. Tiene pinzas de cuatro pistones y anclaje radial para dos discos de 296 mm.



El bicilíndrico en línea se ha actualizado con nuevos mapas en la ECU, para mejorar la respuesta en bajos y medios y cuenta control de tracción HSTC regulable.

LA CBR HA IDO EVOLUCIONANDO
PARA CONVERTIRSE EN UNA PEQUEÑA
DEPORTIVA MUY POLIVALENTE





parecido al de las ZXR y la H2R que hace que llame mucho la atención y que la convierte en una de las reinas de los semáforos entre las deportivas urbanas. Tiene ese toque deportivo en su diseño pero los semimanillares están un poco elevados y eso hace que tengas una postura cómoda sobre ella y al mismo tiempo carga suficiente peso en el tren delantero como para tener buenas sensaciones en curva. Los estribos están altos, así que controlas bien la moto con las piernas y no rozan con facilidad, aunque no llegan a ser incómodos, además hay espacio para pilotos de diferentes tallas, así que no es una moto pequeña. Pero lo que más me ha sorprendido es su agilidad, la mueves con solo pensarlo. A nada que insinúes dónde quieres ir la moto reacciona al instante y eso, como os

LA NINJA ES MUCHO MÁS COMPLETA EN SU VERSIÓN 500

podéis imaginar, hace que sea muy divertida. Las claves de esa agilidad están en que es ligera, solo 170 kg, muy corta entre ejes, 1.375 mm, y tiene neumáticos de sección estrecha, 110 delante y 150 detrás. Además de disfrutar mucho con ella cada vez que tomas una curva se nota en uso urbano que se maneja con facilidad, también ayuda el asiento que no está muy alto y que gracias a su diseño plano te permite llegar muy bien al suelo.

Las suspensiones y los frenos son sencillos, con una horquilla telescópica de 41 mm y un solo disco de 310 mm con pinza Nissin de dos pistones, mientras que en la parte trasera hay un amortiguador con sistema progresivo unitrack. Lo bueno es que al ser una moto ligera no necesita un equipamiento tan alto para conseguir un buen rendimiento y tienes potencia de frenada y capacidad de amortiguación para cualquier situación.

También es nueva la instrumentación LCD totalmente digital, que además es compatible con la aplicación "Rideology" de Kawasaki, una APP para sincronizar la centralita de la moto con nuestro teléfono móvil y acceder a nuevas funciones como registro de rutas, notificación de llamadas, plan de mantenimiento y



El panel de instrumentos puede ser LCD o TFT según sea la versión estándar o la SE. El motor es uno de los más equilibrados. Delante tiene un solo disco con pinza de dos pistones.

monitorizar los datos del motor. La variante SE viene equipada con una pantalla TFT, además de otros extras como protectores, intermitentes LED y el práctico sistema de llave de proximidad y mecanismo antirrobo KIPASS. Tiene detalles muy vistosos como la tapa del colín monoplaça y una toma USB que en esta época es de gran utilidad.

Su nuevo motor bicilíndrico en línea ha crecido hasta los 451 cc que rinde 45 CV la hace apta para los usuarios del carné limitado, eso ya lo sabéis porque habéis visto la ficha, pero ¿cómo va? Pues la verdad es que el paso de 400 a 500 le ha sentado muy bien, ahora tiene más carrera, nuevos pistones, bielas y cigüeñal, y eso se nota en la zona media, donde tiene una respuesta contundente. Que sorprende, y que te transmite una buena sensación de aceleración, especialmente entre 6.000 y 10.000 rpm donde da lo mejor, aunque se puede subir de vueltas hasta las 12.000 rpm. Antes de llegar al corte ya llevas 1.000 vueltas viendo la escala de las revoluciones en color rojo, que te avisa para que cambies de marcha.

El embrague asistido y antibloqueo, el cambio y el tacto del acelerador son muy suaves y eso hace que en el uso en ciudad sea una moto muy agradable. Tiene potencia suficiente para ir donde se te ocurra y para disfrutar en una conducción un poco más deportiva, no hay que olvidar que con un motor parecido se corre en SSP300 y se puede ir muy rápido. Y lo mejor es que por sus prestaciones también es una moto escuela excelente. Así que puedes aprender con ella, disfrutar en el proceso y además utilizarla para todo.

YZF

Aunque Yamaha la denomine este año R3 a secas, nació como YZF-R3 para hacer gala de su pertenencia a otra de las sagas más conocidas entre las motos de carreras y las deportivas de calle. Desde hace años supone el segundo escalón en la familia deportiva de la firma japonesa y ha sido su moto de carreras para SSP300 y para todos los que querían tener su primera deportiva. En su última evolución de 2019 se actualizó su diseño con esa visible inspiración de MotoGP y también recibió mejoras en las suspensiones. La R3 es la moto más pequeña de la comparativa, tanto por cilindrada como tamaño en general, ya que su bicilíndrico en línea se queda en 321 cc y aunque tiene una cifra

La carrocería ha sufrido modificaciones en diversos puntos y cuenta con un nuevo frontal y ópticas LED, que incluyen las de los intermitentes en la versión SE.



El chasis multitubular de acero norma de la casa, incluye el subchasis trasero y sujeta el motor por la parte superior, mientras unas placas traseras ancladas al cárter se encargan de sujetar el basculante y la suspensión trasera. El basculante es de acero.

La horquilla delantera es de tipo convencional y carece de regulación, mientras el amortiguador trasero es regulable en precarga y está anclado sobre bieletas. Los frenos cuentan con un disco en cada rueda y pinzas de doble pistón paralelo.

El nuevo motor aumenta de cilindrada hasta los 451 cc con más carrera en los cilindros, además tiene los conductos de admisión rectos, una mayor caja de aire, menor inercia del cigüeñal, nuevos ejes de balance, bielas o pistones con tratamiento superficial.

de potencia máxima similar a la de sus rivales no ofrece una curva tan llena. Un vistazo a ese frontal de estilo M1, que comparte con el resto de las "R", te hace pensar que se trata de una deportiva a escala. Algo que corroboran su compacidad y su ergonomía, que hacen que te sientas sobre una moto con carácter y que tengas ganas de divertirte con ella desde los primeros metros que recorres. Es una moto rígida y con unas suspensiones de tarado tirando a duro, así que le dan también un tacto deportivo, pero tienen también una buena capacidad de absorción de las irregularidades del terreno, mejor que la Aprilia o en la Kawasaki donde se notan más el efecto de los baches. Se mueve de un lado a otro con suma facilidad ya que es la más ligera, tiene neumáticos de sección estrecha, también es corta entre ejes y sus llantas de aluminio fundido con ejes huecos le restan peso no suspendido. Si bien no es tan rápida en la última parte del viraje como cabría esperar, aunque eso no quiere decir que no sea una moto rápida y muy divertida. Los frenos son su punto menos conseguido, ya que el equipo con un solo disco delantero de 298 mm con pinza de dos pistones no tiene tanta potencia ni tacto como los de su competencia.

El motor es el que tiene una entrega menos contundente del grupo en bajos y medios, algo asociado como hemos dicho a su menor cilindrada, pero cuando buscas sus máximas prestaciones es el que sube más de vueltas y es capaz de llevarte hasta las 12.500 rpm, transmitiendo unas buenas sensaciones. El bicilíndrico está bien equilibrado y es suave cuando ruedas a 120 km/h, que es uno de los momentos donde en este tipo de motores puede aparecer alguna vibración. Y también llama la atención cuando vas rodando en autopista que te puedes integrar bien detrás de su cúpula y protege más de lo que parece. Su embrague no es tan suave de accionamiento y el cambio no es tan preciso como el de las demás, pero en líneas generales es un motor con buen tacto. Tiene un tacto un poco diferente, ya que las cuatro equipan motores de dos cilindros en línea, pero en este caso está calado a 180°. Como buena Yamaha todos sus acabados están a muy buen nivel y hay detalles que llaman la atención, como la tija inspirada en la de la R1M o los faros dobles de LED que le dan ese toque tan deportivo a la carrocería. **M**

YAMAHA R3



El cuadro de mandos también es totalmente digital en su caso. Su basculante doble brazo de acero tiene un diseño muy deportivo y las llantas son ligeras

La R3 se inspira en las líneas de las hermanas mayores de la familia, como en la toma de aire frontal de la YZF-M1 de MotoGP y un dos faros de LED como los de la R1.

El chasis y el basculante se fabrican en acero y se ha buscado un reparto de pesos equilibrado 50/50. Las llantas son de aluminio fundido con ejes huecos.

Delante monta una pinza flotante de dos pistones que muerde un disco de 298 mm. La horquilla es una KYB invertida de 37 mm sin posibilidad de regulación.

El bicilíndrico de 321 cc está calado a 180° y cuenta con una culata de cuatro válvulas.

LA ESTÉTICA DE LA R3 ES TODA UNA
DECLARACIÓN DE INTENCIONES EN
BUSCA DEL ADN RACING DE LA MARCA



	Aprilia RS 457	Honda CBR500R	Kawasaki Ninja 500	Yamaha R3
PRECIO	7.199 €	7.475 €	6.775 €	6.799 €
CILINDRADA	457 cc	471 cc	451 cc	321 cc
POTENCIA dec	35 kW [47 CV]	35 kW [47 CV]	33 kW [45 CV]	31 kW [42 CV]
VELOCIDAD máx	182 km/h	176 km/h	181 km/h	173 km/h
PESO lleno	175 kg	194 kg	171 kg	171 kg

MOTOR

Motor	2 cil. en línea. Refrigeración líquida	2 cil. en línea. Refrigeración líquida	2 cil. en línea. Refrigeración líquida	2 cil. en línea. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC 8 V	DOHC 8 V	DOHC 8 V	DOHC 4 V
Diámetro x carrera	69,0 x 61,1 mm	67,0 x 66,8 mm	70,0 x 58,6 mm	68,0 x 44,1 mm
Cilindrada	457 cc	471 cc	451 cc	321 cc
Compresión	10,5:1	10,7:1	11,3:1	11,2:1
Potencia máx. dec.	35 kW [47 CV] a 9.500 rpm	35 kW [47 CV] a 8.600 rpm	33 kW [45 CV] a 9.000 rpm	31 kW [42 CV] a 10.750 rpm
Par máx. dec.	44 Nm a 6.700 rpm	43 Nm a 6.500 rpm	43 Nm a 6.000 rpm	30 Nm a 9.000 rpm
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 36 mm	2 inyectores. Toberas de 34 mm	2 inyectores. Toberas de 32 mm	N.d.
Modos de conducción	3	No tiene	No tiene	No tiene
Ayudas electrónicas	TC	TC	No tiene	No tiene
Acc. embrague	Cable	Cable	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena

CHASIS

Chasis	Doble viga de aluminio	Tubular de acero	Tubular de acero	Tubular de acero
Basculante	Doble brazo de acero	Doble brazo de acero	Doble brazo de acero	Doble brazo
Geometría	24° / 103 mm	25,5° / 102 mm	24,3° / 92 mm	25° / 95 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla convencional	Horquilla invertida
Diámetro barras/Recorrido	41 mm / 120 mm	41 mm / 120 mm	41 mm / 120 mm	37 mm / 130 mm
Reglajes	Precarga	No tiene	No tiene	No tiene
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador progresivo / 130 mm	Monoamortiguador / 120 mm	Monoamortiguador / 130 mm	Monoamortiguador con bioletas / 125 mm
Reglajes	Precarga	Precarga	Precarga	Precarga y extensión
Freno del.	Un disco de 320 mm	2 discos de 296 mm	Un disco de 310 mm	Un disco de 298 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones	2 pistones	2 pistones
Freno tras	Un disco de 220 mm	Un disco de 240 mm	Un disco de 220 mm	Un disco de 220 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	Estándar / Sí	Estándar / No	Estándar / No	Estándar / No
Rueda del.	110/70-17". Llanta 3,00"	120/70-17". Llanta 3,50"	110/70-17". Llanta 2,75"	110/70-17". Llanta 2,75"
Rueda tras	150/60-17". Llanta 4,50"	160/60-17". Llanta 4,50"	150/60-17". Llanta 4,00"	140/70-17". Llanta 4,00"

MEDIDAS

Cap. depósito	13 l	17,1 l	14 l	14 l
Peso lleno	175 kg	192 kg	171 kg	169 kg
Dist. entre ejes	1.350 mm	1.410 mm	1.375 mm	1.380 mm
Altura asiento	800 mm	785 mm	785 mm	780 mm

TC. Control de Tracción, AC. Control de levantamiento delantero, DC. Control de deslizamiento,
CS. Control de salida, CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad



Aprilia RS 457
48 CV [35 kW] a 9.000 rpm // 40 Nm a 6.500 rpm



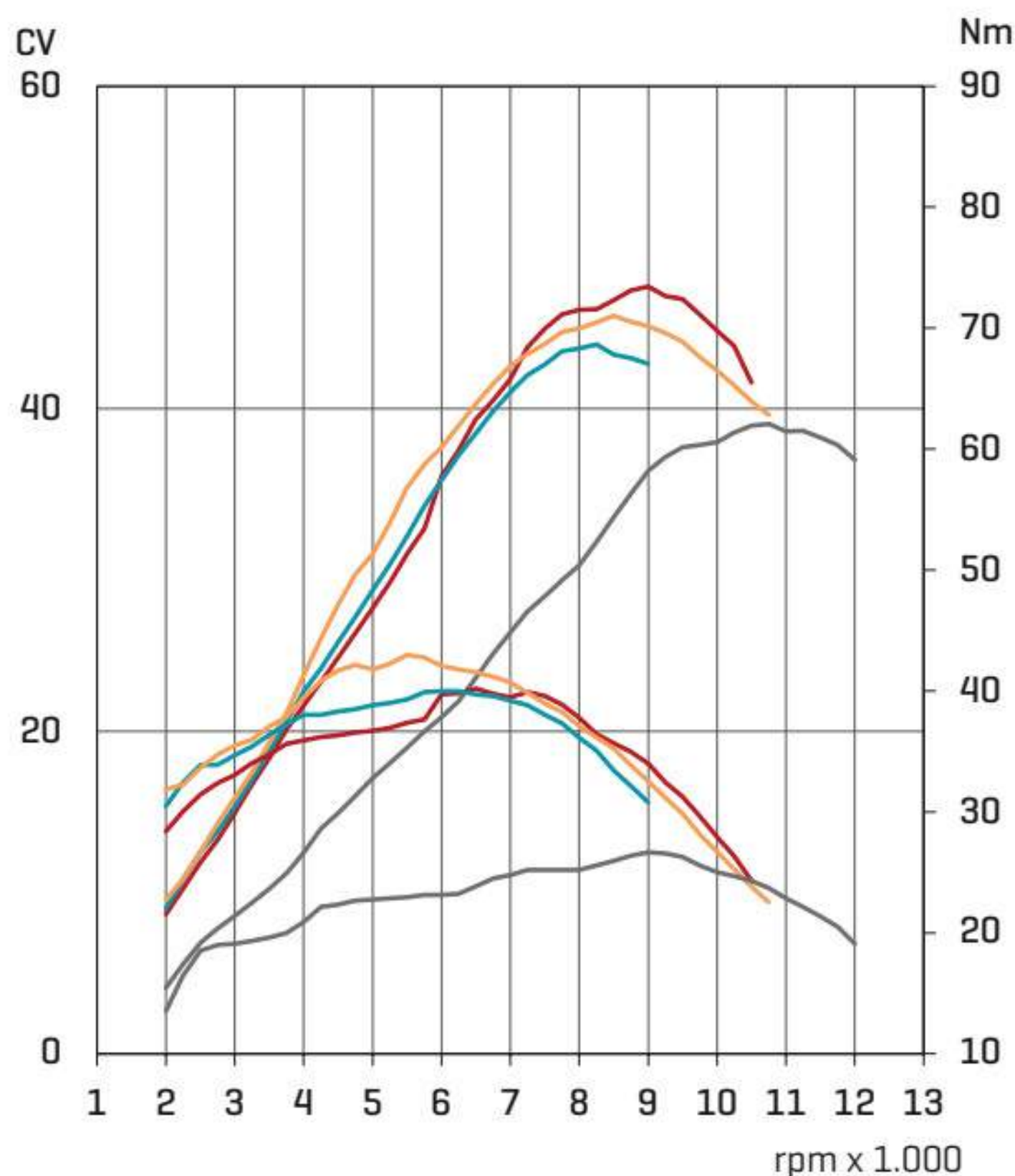
Honda CBR500R
44 CV [33 kW] a 8.620 rpm // 39 Nm a 6.285 rpm



Kawasaki Ninja 500
46 CV [34 kW] a 8.500 rpm // 43 Nm a 5.500 rpm



Yamaha R3
39 CV [29 kW] a 10.680 rpm // 26 Nm a 9.180 rpm



La diferencia de cilindrada de la Yamaha con respecto a las otras tres motos, que cubican entre 450 y 470 cc se nota de claramente en los valores de par y potencia, aunque es la que más sube de vueltas [12.200 rpm]. De las otras tres, que tienen un rendimiento muy similar, la Kawasaki es la que tiene mejores datos en medios, entre 4.000 y 7.000 rpm. Mientras que la Aprilia destaca en la parte final donde consiguiendo la mayor potencia a alto régimen del grupo. La Honda se encuentra en un punto intermedio entre las dos, pero su curva es diferente ya que corta antes, a 9.000 rpm, pero dibuja una gráfica de par muy constante.

	Aprilia RS 457	Honda CBR500R	Kawasaki Ninja 500	Yamaha R3
VELOCIDAD MÁXIMA				
Real	182 km/h	176 km/h	181 km/h	173 km/h
ACELERACIÓN				
0-100 km/h	4,8 s / 84 m	6,7 s / 117 m	5,6 s / 85 m	6,6 s / 105 m
0-400 m	13,4 s / 153 km/h	14,4 s / 147 km/h	13,2 s / 148 km/h	15,1 s / 142 km/h
0-1.000 m	26,4 s / 180 km/h	27,8 s / 171 km/h	25,7 s / 173 km/h	28,7 s / 166 km/h
RECUPERACIÓN				
60-100 km/h	6,8 s / 147 m	7,8 s / 176 m	4,2 s / 96 m	9,5 s / 203 m
60-140 km/h	14,6 s / 411 m	17,7 s / 511 m	10,1 s / 296 m	21,9 s / 623 m
RENDIMIENTO				
Régimen máximo	10.547 rpm	9.030 rpm	10.845 rpm	12.210 rpm
Velocidad lineal pistón	21,5 m/s	20,1 m/s	21,2 m/s	17,9 m/s
Relación peso/potencia	3,6 kg/CV	4,3 kg/CV	3,7 kg/CV	4,3 kg/CV
Potencia espec	105 CV/l	93 CV/l	102 CV/l	122 CV/l
PESO				
Peso lleno	175 kg	194 kg	171 kg	171 kg
Reparto (lleno con piloto)	46,9 / 53,1 %	46,0 / 54,0 %	47,2 / 52,8 %	45,5 / 54,5 %
CONSUMO				
Medio	3,8 l/100 km	3,8 l/100 km	3,8 l/100 km	3,6 l/100 km
Autonomía	342 km	395 km	365 km	388 km



Conclusión

Las deportivas del A2 están en un buen momento, ya que las marcas se han esforzado en hacer modelos adecuados por dimensiones, prestaciones y precio para esta categoría. Las marcas japonesas siguen fieles a sus filosofías y ofrecen motos bien construidas que cumplen en todos los frentes. En el caso de la CBR500R se puede decir que es la que siente "más moto", por tamaño, equipamiento y por la estabilidad de su parte ciclo. Su motor se ha puesto al día con la llegada del control de tracción, que ya he dicho que no es algo tan determinante en este tipo de motos, y es dócil y equilibrado. La Ninja 500 ha dado un salto muy notable con los cambios en su bicilíndrico, que le han dado más cilindrada y prestaciones, y es la que tiene una mejor relación peso/potencia. Es una moto ágil, ligera y con buena pegada en medios algo que potencia su carácter deportivo, pero que además es cómoda, amplia y baja de asiento, así que su uso

en ciudad o en carretera también es muy agradable. Y también hay que decir que su precio es muy competitivo. La R3 está un poco descolgada por prestaciones pero también es una moto que tiene mucho atractivo por su diseño y por su comportamiento deportivo. Sus detalles inspirados en las deportivas de la marca te trasladan visualmente a estar sobre una R1 en algunos momentos, así que te permite soñar con los ojos abiertos y divertirse a sus mandos. Mientras que la RS 457 pone el toque europeo en esta comparativa con un diseño muy deportivo en todos los sentidos, tanto de parte ciclo, como de posición de conducción y de motor. Sin olvidar que es la que tiene una electrónica más completa. Eso hace que tenga un carácter, tanto cuando la miras como cuando la pilotas, aunque algunos detalles no tengan la calidad de fabricación de las japonesas. Cualquiera de ellas es una forma excelente de empezar a vivir el mundo de las deportivas.





- BMW F 900 GS
- BMW R 1300 GS
- BMW S 1000 XR
- Ducati Hypermotard 698 Mono RVE
- Husqvarna Svartpilen 401
- Kawasaki Z 500
- KTM 990 Duke
- Suzuki GSX-8R
- Suzuki V-Strom 800 DE

PARTE II LA FINAL

EUROPA 2024

ESTE VERANO HEMOS ASISTIDO A GRANDES EVENTOS DEPORTIVOS, DESDE LA EUROCOPIA DE FÚTBOL A LOS JUEGOS DE PARÍS, Y ENTRE ELLOS, NUESTRAS PRUEBAS DE MOTOS TAMBIÉN HAN TENIDO SU GRAN EVENTO PARTICULAR, LA CITA ANUAL EN LOS ALPES DE LAS MEJORES MOTOS DE CADA AÑO, EL ALPEN MASTER, QUE AHORA DECIDE CUÁL DE TODAS ELLAS ES LA GANADORA EN 2024, SU 20ª EDICIÓN.

TEXTO: T. S. / P. B. FOTOS: ARTURO RIVAS.



Cada año, a principios de verano, una serie de periodistas de revistas de europeas nos reunimos en algún lugar de los Alpes cercano a los puertos de montaña más famosos del continente, colegas de Italia, Suecia, Chequia, los Países Bajos, Alemania y España, en esta ocasión para coronar juntos a la reina de la montaña. En la primera parte de la prueba se ha realizado una eliminatoria en cada una de las ocho categorías, de manera que, de las 16 motos nuevas en 2024 seleccionadas, ha quedado un grupo totalmente heterogéneo, con motos desde menos de medio litro a otras de hasta 1.300 cc y de diferentes segmentos. En esta final, de manera subjetiva, y mediante la decisión mayoritaria de los probadores convertidos en jueces, vamos recorrien-

do una sección de los Alpes. En cada escala, un juicio al grupo, para decidir qué moto queda eliminada, el grupo se va reduciendo y al final sólo queda la Alpen Master 2024.

Las nueve motos que han llegado a esta final ya de por sí han tenido que demostrar sus habilidades, porque previamente han tenido que eliminar a su rival en cada categoría, un proceso que ya pudisteis ver con detalle en la primera parte de la prueba en el número pasado de MOTOCICLISMO. Ocho motos seleccionadas a las que se une este año la Suzuki V-Strom 800 DE, que la pasada temporada, en el mismo escenario de esta edición, tuvo que superar a 16 rivales para coronarse como Alpen Master 2023. Es la actual campeona y tiene que defender su título contra una competencia

renovada. Si analizamos las fichas técnicas de las motos, obtenemos que nos encontramos ante un plantel que suma 7.2 litros de cilindrada y 878 CV divididos en 18 cilindros en unas motos en las que predominan los motores bicilíndricos y que cuestan en conjunto unos 130.000 €.

La mejor receta para que una moto funcione de la mejor manera posible en una montaña es bastante simple: tiene que ser manejable, ligera y precisa. Debe tener un motor con bastante par desde medio régimen y una respuesta suave al acelerador, un embrague blando y con tacto y una caja de cambios con unas relaciones bien ajustadas. En lo que se refiere al chasis, debe incluir unas suspensiones que absorban bien los baches, ser fácil de controlar, no demasiado masiva





y ofrecer una posición de conducción lo suficientemente erguida y que permita tener una buena visibilidad. La potencia máxima suave ser irrelevante, porque aquí, lo que importa es la sensación que ofrezca la rueda delantera y la aceleración desde bajo y medio régimen.

Esta ha sido la vigésima edición del Alpen Master, y la hemos celebrado en el paso del Stelvio, el mismo puerto que reinaba en las carreteras alpinas cuando la prueba comenzó en 2005. Las razones que lo avalan son obvias, pocos puertos en los Alpes son más altos, imponentes y cargados de historia. Es una conexión entre los Grisones, Tirol del Sur y Lombardía que escala hasta los 2.757 m. Se empezó a construir en 1820, se inauguró en 1825 y sus 48 "tornanti", esas curvas cerradas que solemos llamar "paellas", se asfaltaron después de la guerra. En las horas punta de la





9ª ELIMINADA KAWASAKI Z500

Una tenías que ser la primera en irse, y este año ha sido la Kawasaki Z500 ofrece auténtica diversión de conducción, y a pesar de su chasis sencillo y su escaso equipamiento, tiene una eficacia descarada incluso con sólo sus 45 CV gracias a las cortas relaciones de cambio y final. Sin embargo, en esta final hay motos de mucho calibre. La asequible 450 cc es más bien pequeña de tamaño, y los conductores altos se encontrarán con muy poco espacio a la larga, una lástima.



LA KAWASAKI Z500 OFRECE AUTÉNTICA DIVERSIÓN DE CONDUCCIÓN Y UNA EFICACIA DESCARADA CON SÓLO SUS 45 CV GRACIAS A LAS CORTAS RELACIONES DE CAMBIO. PERO ES MÁS BIEN PEQUEÑA Y LOS CONDUCTORES ALTOS SE ENCONTRARÁN CON MUY POCO ESPACIO"

ERIC BULSINK, DIRECTOR DE MOTOPLUS (PAÍSES BAJOS)

temporada alta, la carretera puede llegar a ser un caos, con motos procedentes de toda Europa, desde Finlandia a España, y grupos de motoristas que han venido de Corea del Sur, Brasil o Turquía. Este año, nos hemos encontrado con una gran presencia de motos de Polonia, Chequia y Croacia. En lo alto del puerto tenemos siempre una parada obligada en el puesto de salchichas de Bruno, con su especialidad, la de ciervo. Desde aquí tienes una vista sensacional de lo que se ve subiendo el puerto: tractores, ciclomotores, cientos de ciclistas, automóviles descapotables, clásicos y carísimos deportivos, enormes autocaravanas, coches familiares y hasta autobuses que manio-
bran milimétricamente en los garrotes. En resumen, una corriente de turistas. Y en medio de todo esto, nosotros, junto a miles de otras motos, todo en un trazado que no hay que confundir con un circuito, estamos

en el Parque Nacional del Stelvio, en el impera el respeto por la naturaleza.

EMPIEZA EL DESCARTE

El paisaje te deja maravillado, estamos en una zona tan espléndida, en un entorno tan impresionante, que montar en moto es un verdadero placer. Y para hacerlo no te hace falta una súper moto, lo puedes disfrutar con modelos mucho más modestos, como la Kawasaki Z500. La marca japonesa ha evolucionado su modelo de entrada en el carnet A2, transformado su Z 400 en 2024. En realidad, su motor no llega a tanto, es un 450 cc, pero esos 50 cc no influyen mucho. Tras su feroz mirada bajo la máscara del faro delantero, es igual de divertida. Se mueve con agilidad y soltura gracias a su estrecho neumático trasero de 150 mm de anchura. Es una verdadera delicia hacerla serpentear por el carrusel de curvas cerra-

das aquí, en las que parece casi que vas en una bicicleta. Los componentes del chasis son bastante básicos, pero tampoco grandes retos. Tiene la única horquilla convencional del grupo, con un tarado bastante suave, algo que contrasta con una parte trasera que responde de manera un poco brusca en las irregularidades del asfalto y las grietas provocadas por las heladas. La simplicidad se extiende a los frenos, que tienen delante pinzas de dos pistones, pero con sólo 168 kg acaba siendo realmente eficaz frenando cuesta abajo, cuando incluso puedes llegar a levantar la rueda trasera. De hecho, el ABS debería regular mejor en el límite este levantamiento. Los neumáticos Dunlop-GPR de producción tailandesa tienen una adherencia decente.

Gracias a una caja de cambios que se combina con un desarrollo final con una relación de transmisión bastante corta, la

8ª ELIMINADA HUSQVARNA SVARTPILEN 401

La segunda generación de la Svartpilen se conduce muy bien. Esta KTM 390 Duke modificada prioriza ahora la funcionalidad. La Husky es una moto juguetona, bien equipada y con un confort decente en su asiento. Su motor monocilíndrico mantiene el ritmo en las subidas con valentía y la sensación en los puertos de montaña te recuerda a los días en los que las motos podían y se debían conducir constantemente a tope de gas.



"LA HUSQVARNA SVARTPILEN 401 ES UNA MOTO PEQUEÑA CON UN GRAN CARÁCTER. LA SUSPENSIÓN FUNCIONA BIEN Y LA MOTO ES MUY MANEJABLE EN LAS CURVAS CERRADAS, CON UN MOTOR MONOCILÍNDRICO AGRADABLE Y VIVO"

DIEGO D'ANDREA, EDITOR DE INMOTO (ITALIA)



pequeña Kawasaki avanza bien, y compensa en gran parte su escasa potencia con un motor que puede girar alto de régimen. De hecho, en este ambiente es obligatorio llevarla a muchas revoluciones. A 100 km/h en sexta vez que ya estás haciéndolo girar a casi 6.000 rpm. Su motor bicilíndrico dispone de 45 CV, casi en el límite de la categoría A2, y ofrece un rendimiento sorprendentemente bueno para esta cilindrada. El lado negativo de tener que llevarlo tan alto de vueltas son las vibraciones y las mayores reacciones a los cambios de carga. También se resiente algo el consumo, que no es tan bajo como en situaciones de conducción normales. No tienes asistencia electrónica, ni control de tracción, ni tampoco asistente de cambio, algo que hace que te sorprenderás de lo rápido que te acostumbras a cambiar sin embrague usando el que sí está presente en el resto de las motos. En cualquier caso, aunque puedes cambiar a "capón" sin grandes reacciones, la maneta de

embrague es extremadamente ligera, igual que la de freno, que no es ajustable. Más allá de los componentes, su equipamiento es escaso. Tampoco dispone de acelerador electrónico ni modos de conducción. Es una moto bastante pequeña y compacta, que no está muy indicada para personas altas, porque el asiento está situado bastante bajo y junto a los estribos te obliga a flexionar bastante las piernas para lograr una posición deportiva junto a un manillar colocado cerca de ti. Todo esto se une a una capacidad de carga mínima, que acaba provocando que esta económica Z500 casi parezca una 125 cc engordada, haciendo que esta Kawasaki llegue primero a sus límites en el entorno alpino, y sea la primera desechada.

ALGO MÁS ALLÁ

Continuamos con una moto de una categoría un tanto especial, que combina una estructura ligera con una estética retro, que podría-

mos considerar interpretada modernamente, la Husqvarna Svartpilen 401. Es una moto monocilíndrica que parece realmente baja y ligera. De hecho, sólo pesa 165 kg, es tras la igualmente dotada de un motor de un cilindro Ducati Hypermotard, la más ligera, una moto que a priori parece especialmente indicada para este carrusel de curvas.

En realidad, esta Husqvarna es una KTM 390 Duke con un diseño más extravagante y rebautizada. Ambas son como mellizas y salen de las mismas cadenas de montaje de Bajaj en India. Esta moto de estilo scrambler en realidad, tiene mucho más que ofrecer que una línea y un estilo diferentes, porque es capaz de encontrar fácilmente la línea adecuada en este entorno. Este conjunto austriaco de origen indio con nombre sueco, que en español significa Flecha Negra, hace que cualquier otra moto sienta envidia de ella en el trazado de las tornanti, puede que incluso las omnipresentes y chi-



llonas marmotas que jalonan las laderas. Los neumáticos Pirelli Scorpion Rally STR resultan ser unos buenos socios, proporcionando un buen agarre y también capacidad de amortiguación, al menos una vez que están calientes y, más suaves, logrando que esta moto funcione de maravilla entre las curvas cerradas. El monocilíndrico LC4c de 400 cc es bastante elástico y ofrece una respuesta suave en las aperturas del acelerador, volviéndose más vivo desde el entorno de 5.000 rpm a 6.000 rpm. Para aprovechar sus 47 CV de potencia máxima no tienes más remedio que exprimir el pequeño motor, pero esa cifra equivale a tener casi 120 CV/l y no es excesivamente ruidoso. Produce un burbujeo característico pero discreto. Con el asistente de cambio en ambas direcciones, el trabajo con la caja de cambios, tanto ascendente como descendente se realiza de manera rápida y sin embrague. Este motor, con su



empatía por subir de vueltas, es realmente divertido.

La Husqvarna también destaca por su equipamiento, ya que ofrece dos modos de conducción, dos niveles de control de tracción, que trabaja dependiendo del ángulo de inclinación, ABS con dos niveles que es desconectable en la rueda trasera, y un cuadro de instrumentos que tiene una pantalla muy funcional. Todo esto viene de serie, y se suma a unos frenos contundentes y comparados con los de la Kawasaki, unas mejores suspensiones, con un recorrido más largo, y una horquilla que ofrece más sensaciones de la rueda delantera. La Husqvarna discurre sin problemas en el entorno alpino y tú vas integrado en ella, incluso con una posición de conducción deportiva y compacta, en la que las rodillas encajan perfectamente. Un punto no tan favorable a la conducción en el asfalto y la montaña son los tacos de los neumáticos, que se sienten bastante





7a ELIMINADA DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO RVE

Es una moto ligera y muy sensible, con una posición de conducción radical, especialmente enfocada a pilotos fogosos. En las lentas "tornanti" del Stelvio, echas de menos potencia a bajo régimen y tienes que trazar líneas anchas para mantener la velocidad y que las revoluciones y la potencia no decaigan demasiado. Eso o ayudarte con el embrague. Si te vas de viaje con ella, mejor llévala en un remolque.



"COMO CUALQUIER SUPERMOTO, LA DUCATI ES UN JUGUETE FOGOSO, CONSTRUIDO PARA RECORRIDOS CORTOS EN CARRETERAS MUY SINUOSAS. NO ES MUY CÓMODA DEBIDO A LAS ALTAS VIBRACIONES Y A UN ASIENTO ESTRECHO"

PEPE BURGALETA, DIRECTOR DE MOTOCICLISMO [ESPAÑA]

cuando frenas con fuerza en bajadas. No es sólo por eso por lo que la Svartpilen 401 es la próxima en irse, también porque para llegar a las montañas te encuentras con que no tienes lugar para sujetar el equipaje, ni hay ninguna protección contra el viento y las malas condiciones climáticas.

MOTOS ESPECÍFICAS

Lo cierto, es que los puntos flacos de la Husqvarna en lo que se refiere a viajar con ella, tampoco son precisamente los puntos fuertes de la Ducati Hypermotard 698 Mono RVE. Las motos de la categoría supermoto están completamente enfocadas a la diversión de conducir de manera muy deportiva. En lo que respecta al transporte de equipaje, la autonomía, o la practicidad en la vida diaria, no son una opción válida. Son motos para jóvenes que tienen una altura de asiento de 900 mm. Ya antes de empezar necesitas realizar un cierto

esfuerzo para subirte, y ten mucho cuidado al pararte, porque un error al poner las puntas de los pies en el suelo puede llevarte al desastre. Sobre ellas las depresiones en el suelo son realmente traicioneras.

El motor monocilíndrico de gran cilindrada, 660 cc, tiene una alta relación de compresión, un enorme pistón de 116 mm de diámetro y ciertos problemas de arranque. A pocas vueltas trabaja de manera bastante letárgica, y sólo empieza a despertar a medio régimen. Sin embargo, consigue disimular el que no tenga una buena zona de par en la primera parte del tacómetro con una relación de transmisión corta y un cambio preciso, que te ayuda en la zona en la que no hay verdadera potencia. No obstante, el motor cambia de carácter cuando sube de régimen y se vuelve mucho más vigoroso a altas revoluciones. Con 77 CV para únicamente 161 kg, necesitas aplicarte, mantener atención, una conducción deportiva y cambios rápidos de

dirección. La suavidad de funcionamiento no es su principal virtud porque con un solo cilindro el motor vibra, tose y se sacude, traqueteando a bajas revoluciones, y vibrando intensamente. Se podría decir que es un motor con carisma que necesita que la domines con una conducción agresiva y decidida. Si lo logras es impresionante comprobar cómo se desliza salvajemente entre las curvas, en las que puedes dibujar trayectorias muy cerradas. La 698 es una moto creada para la pura diversión, diseñada sólo para alborotar. Incluye una electrónica realmente amplia, con la posibilidad de ajustar las derrapadas dependiendo del ángulo de inclinación, y posibilitando hacer wheelies, stoppies y todo lo que sea posible. Los neumáticos Pirelli Diablo Rosso IV tienen un gran agarre cuando están calientes. Debido a sus agresivas medidas, la rueda delantera tiende a levantarse al acelerar en las subidas, y en las bajadas, al detenerse con sus frenos de tacto

6ª ELIMINADA SUZUKI GSX-8R

Es una pena que una Suzuki como esta, con un excelente comportamiento tenga que abandonar a estas alturas de la prueba. Este gran conjunto global, con un potente bicilíndrico y un chasis preciso, es convincente. Sin embargo, el resto de las motos son más versátiles y pueden hacer turismo incluso mejor. A pesar de la elevada cifra de carga máxima, el transporte del equipaje no es la especialidad de esta moto deportiva de tamaño medio, de algo más de 10.000 € con el manillar más estrecho de todas.



"LA DEPORTIVA PENSADA PARA UN USO DIARIO DE SUZUKI CONVINCE, PERO EL PROBLEMA ES QUE SU ADAPTACIÓN AL TURISMO ES ALGO LIMITADA, Y SUS RIVALES SON MEJORES EN ESTE ASPECTO"

THOMAS SCHMIEDER, EDITOR DE MOTORRAD [ALEMANIA]



con mucha mordiente, ocurre lo contrario, porque la horquilla se comprime mucho y la rueda trasera se levanta. Sólo el modo más conservador de los cuatro del ABS, que tiene detección y control de levantamiento, mantiene la rueda trasera en el suelo. En los otros modos, hay que ajustar la potencia de la frenada en la maneta para evitar un vuelco y frenar con precisión es complicado. Las suspensiones de la Ducati trabajan bien a baja velocidad, pero es menos sensible cuando aumenta. En los Alpes no estamos en un terreno similar al de una pista de karts, y en este entorno, su concepto extremo parece fuera de lugar. Para los más temerarios, la Ducati es una opción perfecta, para los relajados, una pesadilla.

DEPORTIVA RELAJADA

El agradable y potente motor de la Suzuki GSX-8R ya nos demostró su valía en la V-Strom 800 DE, ganadora del año pasado, y

en su hermana sin carenado, la GSX-8S. Sin embargo, este motor de dos cilindros y 776 cc, con un calado de cigüeñal de 270° para que tenga un pulso al estilo de los V2 de 90°, está ahora propulsando una moto que se plantea de manera diferente. Ya no hablamos de una trail ni de una naked, sino de un modelo deportivo de gama media. Hay que reconocer que hace realmente bien su trabajo, empuja con potencia en el modo "A" y sigue ofreciendo una gran respuesta al acelerador desde medio régimen. Además, es un propulsor que cuida la economía, es realmente parco en consumo, sólo necesita 4,7 l/100 km en los pasos de montaña. Apenas merece la pena irse hasta la zona libre de impuestos de Livigno en la que un litro de Super cuesta 1,37 €, un buen ahorro frente a los prácticamente dos euros a los que está en Suiza.

La ligera deportiva se maneja con facilidad, cambia de dirección sin esfuerzo y es una moto viva de reacciones. En las curvas

rápidas del puerto de Ofen, se encuentra en su verdadero elemento, neutral en curvas rápidas con unos neumáticos Dunlop Roadsport 2 "X" que tienen buena adherencia hasta su borde. Sin embargo, no se siente tan cómoda en las curvas cerradas del Paso Stelvio. No es que sea torpe o plantee problemas en los giros cerrados de dirección, pero prefiere tener más espacio por delante de su rueda delantera. El proceso de acelerar bruscamente a la salida de la curva para llegar como mucho hasta la tercera y tener de nuevo que frenar, reducir, girar en un palmo de terreno, dejarse llevar con la inercia un instante y volver a empezar desde el principio otra vez, no lo domina igualmente. Es una conducción muy activa, que requiere acciones constantes y que no tiene un paso por curva tan fluido, como el que más favorece al carácter de la Suzuki. En cualquier caso, hay poco que criticar sobre el proceso de trabajo en estas secuencias.



Los frenos tienen un accionamiento preciso, sensibilidad y tacto con sus pinzas delanteras de cuatro pistones, en contraste con las pinzas flotantes de doble pistón de su hermana V-Strom 800. El control de tracción es ajustable en tres niveles y está bien regulado, la pantalla TFT es sencilla en su diseño y también fácil de leer y manejar, y el asistente de cambio trabaja correctamente. El manillar bajo es una de sus características diferenciales, pero sus extremos están situados relativamente altos y no cargan las muñecas tanto como cabría esperarse. Sólo cuesta abajo hay una mayor presión sobre las manos, pero al igual que en su hermana naked, los conductores de mayor estatura echarán en falta más espacio.

La conclusión es que esta Suzuki es una moto deportiva de uso diario con carenado integral, y que se ha logrado una moto realmente redonda que ofrece poco margen de crítica. Hay algunos puntos mejorables como



su radio de giro, que con seis metros es el más amplio, o que llevar equipaje sea complicado y de capacidad limitada. Tiene la desgracia de encontrarse ahora con rivales más polivalentes, y en esta ronda, los nueve periodistas la mandan a casa.

MUSCULOSA

La nueva 990 Duke de KTM ya es todo un éxito, angulosa y fornida, el concepto de fuerza bruta en un cuerpo compacto con un claro reclamo, ofrecer el máximo placer de conducción. Su motor de dos cilindros en línea calado con los pistones desplazados un ángulo de 75° y 947 cc dispone de una montaña de par, con un máximo de 103 Nm y una potencia máxima de 123 CV. Tiene un tacto de acelerador suave como la seda y ya potente desde abajo y sólo un poco después, ya punzante en la parte media, con una enérgica entrega de potencia en la parte alta, que la permite contar con la segunda mejor tracción de las nueve motos de esta final.



5ª ELIMINADA KTM 990 DUKE

Esta KTM ha construido una categoría propia y se maneja con auténtica precisión. Ofrece la mejor dinámica de conducción, lo que permite llevarla realmente deprisa, y al mismo tiempo siempre con seguridad. Su diseño, como en otras motos de su firma, puede polarizar. Sin embargo, ahora ha sido expulsada por un estrecho margen porque en términos puramente conceptuales, las motos crossover y trail, se adaptan mejor al mundo de la montaña alpina.



“ES UNA MOTO NAKED DE PRIMERA, ESTA DUKE ES INCREIBLEMENTE MANIOBRABLE Y OFRECE UN COMPORTAMIENTO IMPECABLE DE LA RUEDA DELANTERA. SU MOTOR SIEMPRE TIENE MUCHO PAR A CUALQUIER VELOCIDAD. TAMBIÉN TIENE UN GRAN CONTROL DE TRACCIÓN Y UN BUEN ASISTENTE DE CAMBIO”

ALESSANDRO CODOGNESI, REDACTOR DE INMOTO (ITALIA)

Te sientes casi cómo si estuvieras sentado en la misma pipa de dirección en esta moto, pero al mismo tiempo con una posición de conducción suficientemente erguida y con una amplia visión del entorno, que te permite ver gran parte de las montañas circundantes, y todo ello con un control total de lo que sucede en la rueda delantera. Puede que en estos parajes te sorprendan sus vivos colores, el verde de los bosques y los pastos, el blanco de la nieve y las nubes, el azul del cielo y los arroyos, los grises y marrones de las rocas y pedregales de las altas montañas, además de las salpicaduras de los millones de flores. Sin embargo, sobre esta moto, lo que seguro que más lo hará es el naranja que marca la KTM.

No es que la 990 Duke esté dispuesta a tomar las curvas, sino que parece ávida de hacerlo. No es que sólo trace bien las curvas cerradas, sino que las ataca y, sin embargo, no es una moto que tenga un comportamiento salvaje excepto si eliges el modo de con-

ducción performance. El motivo es que los sistemas de asistencia electrónica funcionan perfectamente. KTM ha conseguido traer a su lado al duende de las curvas y ha construido una verdadera devoradora de curvas de montaña de manera casi perfecta. Ofrece el mejor comportamiento dinámico en su conducción, y actualmente es una de las mejores motos naked, incluso un diseño más logrado para una moto que se va a utilizar en carretera abierta que su hermana la 1390.

La naked disfruta en las carreteras del Tirol del Sur siguiendo la mecánica habitual, apuntar, trazar las curvas y salir acelerando. El proceso es realmente sencillo de aplicar, con un comportamiento súper suave y ayudada por unos neumáticos Bridgestone S 22 de gran agarre. Cuesta abajo, también puedes confiar en el funcionamiento de los frenos. Sólo el amortiguador trasero, que está anclado directamente en el basculante, demuestra sus limitaciones en ocasiones en los baches de los puertos

de montaña con baches. Otro aspecto que la puede penalizar es que en su segmento no es una moto precisamente barata, casi 16.000 euros.

MÁS POTENCIA

La criba ha reducido bastante el grupo, y cuando nos dirigimos al Passo del Foscagno, ya sólo nos quedan tres BMW y una Suzuki, tres motos trail y una crossover. La BMW S 1000 XR quiere retomar el concepto de las clásicas sport turismo, pero con una posición similar a la que adoptas en una trail de turismo en una moto con llantas de 17" y un chasis algo más alto que los habituales de las motos de carretera. Hablamos de una de las principales representantes de su gremio, una moto de gran tamaño, en la que el conductor se siente bien integrado.

Puede que 170 CV sean demasiados en este terreno. No hay forma de aplicar en estas carreteras toda esta potencia. Ya al arrancar, notas que el embrague es

4^a ELIMINADA BMW S 1000 XR

Hablamos de una superbike sobre tacones. La XR de 241 kg tiene un motor de cuatro cilindros demasiado potente para este ambiente. Al acelerar a partir de segunda, la BMW muestra a la KTM siempre un buen trecho de la carretera, para que la bicilíndrica pase a un segundo plano frente a la 1000. Su explosión de potencia llega un poco más tarde que en las bicilíndricas, pero es mucho mayor. Debido a los anchos neumáticos de 190 mm, te encuentras con muchos movimientos en el chasis. El sistema de frenado semintegral demuestra su valía en la montaña.



"ME GUSTA MUCHO LA XR CON SU POSICIÓN DE CONDUCCIÓN ERGUIDA, SU CHASIS ESTABLE Y UN MOTOR REPLETO DE POTENCIA A ALTAS REVOLUCIONES, QUE SE ADAPTA A MI ESTILO DE CONDUCCIÓN COMO UN GUANTE PERFECTAMENTE AJUSTADO"

JERKER AXELSSON, REDACTOR JEFE DE BIKE [SUECIA]



un poco brusco y no es fácil de modular, agarra, no agarra, agarra. Tiene el único motor de cuatro cilindros de toda la final, lo que te permite ofrecer un funcionamiento muy suave en la parte baja de la gama de vueltas, y al tiempo, acelerar en la salida de curvas cerradas con tracción y la misma suavidad. El tetracilíndrico necesita algo más de régimen para tener una marcha alegre, porque a pesar de sus 85 Nm de par casi desearías que tuviera un poco más de empuje en la parte baja. Cuando alcanzas el régimen deseado, y especialmente en el modo "Dynamic Pro", el motor convierte cada pequeño giro del acelerador electrónico en un empuje de propulsión extra. A partir de 6.500 rpm, la aceleración se desata, pero de poco sirve que el motor alcance las 12.000 rpm en el Parque Nacional del Stelvio. Al final siempre te encuentras en la primera mitad de su gama de régimen,

que es en la que el motor funciona con gran suavidad.

La dinámica de la XR es soberbia, surcando las tornanti con una facilidad que parece increíble. Es una moto ágil y con la que maniobras en muy poco terreno sin esfuerzo a pesar del cigüeñal más ancho. Se inclina con facilidad y se siente muy bien apoyada cuando la inclinas en las curvas rápidas, si las llegas a encontrar en estos lares. Lo único que no puede ocultar del todo son los rebotes cuando pasa por encima de los baches, y de vez en cuando es necesario corregir la trazada porque se sale de ella. Sus neumáticos Bridgestone T 32 tienen un agarre excelente, incluso en carreteras frías. Las suspensiones están reguladas electrónicamente y absorben mucho. Es también una moto versátil, muy adecuada tanto para viajar como para realizar con ella una conducción deportiva. Los frenos también son impresionantes con su sistema semintegral de funcionamiento, en el que al

apretar la maneta se activan las tres pinzas, mientras que con el pedal actúa sólo el freno trasero, algo que favorece el giro en las curvas cerradas. Su precio es muy alto, ya casi doloroso, más de 23.000 € con un equipamiento completo. Para algunos se trata de una moto demasiado grande, demasiado pesada, y demasiado rápida.

EL TRÍO DE LAS MEDALLAS

Las tres motos que quedan se va a repartir el podio, entre ellas se encuentra la BMW F 900 GS, que ha evolucionado desde la suave F 850 GS, pero de la que ya no queda nada de su anterior carácter. Se ha convertido en una trail enérgica de orientación campestre con todas sus ventajas e inconvenientes, algo que notas nada más subirte a ella. Es alta, con una distancia al suelo del sillín de 900 mm, y un asiento que además es bastante estrecho, corto y duro. Al cabo de una o dos horas lo notarás en el trasero.



En esta tanda final habíamos cambiado en la moto de pruebas los neumáticos Metzeler Karoo 4 con mucho taco, por unos más enfocados a la carretera, los Bridgestone Battlax A 41, para probarla con sus rivales en igualdad condiciones. Sin embargo, la pequeña GS sigue estando muy orientada al off-road, aunque sólo sea por la rueda delantera de 21 pulgadas y el pack "Enduro Pro" opcional que esta unidad equipa, con horquilla invertida de 45 mm y un mejor amortiguador trasero ZF Sachs, así como un elevador de manillar, que junto con la estrecha parte central de la moto la hace perfecta para conducir de pie.

En carretera la 900 es una moto ágil y divertida que se conduce con confianza y facilidad. Mantiene la trazada con precisión y es equilibrada, neutra y cambia de dirección sin esfuerzo. La parte trasera, que es muy estrecha, se muestra algo rígida sobre baches y al pasar por encima



de las juntas transversales de la carretera, haciendo que transitar por terrenos en malas condiciones produzca en el asiento impactos con cierta sequedad. Por otra parte, las suspensiones tienen muy buen sistema hidráulico que logra absorber bien las irregularidades cuando te sales de la carretera y transitas por caminos y sobre grava, algo que en estos lares puedes encontrarte en los puertos de montaña más estrechos a lo largo de varios kilómetros. En este terreno la reducción de peso tiene un evidente efecto positivo. A velocidades mayores, aunque normalmente se dan en este ambiente raramente, la F 900 GS se endurece un poco, al típico estilo enduro. Por otro lado, es realmente brillante en el trazado de las curvas más cerradas.

El potente motor bicilíndrico encaja a la perfección en esta moto, aunque con 105 CV se supone que es el mismo de la F 900 XR, en esta moto nos gusta aún más. La palabra "potente" lo define perfectamente. Con el



3ª ELIMINADA BMW F 900 GS

Con la GS de gama media, BMW rinde homenaje al lema "menos es más". especialmente en términos de peso, 229 kg, y un motor de 105 CV con un cigüeñal calado a 270º grados, que es una auténtica fuente de alegría. Con su firme chasis de enduro, la 900 se asegura la medalla de bronce. Si sólo quieres quedarte en el asfalto, el chasis estándar, es más cómodo que el kit de campo.



"LA BMW F 900 GS NECESITA UN TIEMPO DE ACLIMATACIÓN DE CERO. MANTIENE LA LÍNEA PERFECTAMENTE, GIRA CON PRECISIÓN Y, GRACIAS A LA CORTA RELACIÓN DE CAMBIO PUEDES SALIR EN SEGUNDA DE CUALQUIER CURVA SIN TENER QUE HACER USO DEL EMBRAGUE"

PETER MAYER, EX JEFE DE PRUEBAS DE MOTORRAD (ALEMANIA)

escapa Akrapovic opcional tiene un sonido especial que recuerda algo a la Husqvarna Nuda 900. Según aumenta el régimen, el motor vibra con más intensidad y su sonido se vuelve un poco más ronco. La caja de cambios no es una joya porque aunque dispone de asistente de cambio, hay que actuar sobre la palanca con bastante dureza, necesita un accionamiento brusco, y aun así, hay veces que ignora la orden de cambiar, lo que interviene para situar a esta BMW en el tercer puesto de la clasificación general.

2023 VS 2024

Este año, la calima con el polvo proveniente del Sáhara ha teñido la nieve de las cumbres de un color ligeramente amarillento, el mismo de la Suzuki V-Strom 800 DE que logró la victoria en 2023, no sin cierta sorpresa. En cualquier caso, esta moto se conduce maravillosamente bien y cuesta comparativamente poco dinero. Es capaz de adaptarse a personalidades com-

pletamente diferentes de diversos conductores y lograr que ir deprisa con ella sea realmente fácil. Todo encaja perfectamente aquí, la posición general, cómo encajas en el asiento, la situación del manillar, el comportamiento dinámico. La V-Strom hace todo exactamente como su conductor quiere y es absolutamente predecible. En tres curvas cerradas has logrado con ella confianza.

Todo empieza con su suave motor, continúa con un comportamiento de la dirección lineal y predecible y culmina con la amplitud que permite viajar con una gran cantidad de espacio disponible para toda la tripulación. Puedes sentarte en el cómodo asiento durante horas y horas, de manera que esta 800 cubre una gama realmente amplia de opciones de turismo con sus virtudes. La agilidad se une a la estabilidad, porque más allá de los puertos de los Alpes, cuando te acerques a ellos por la autopista, comprobarás que no se mueve ni un pelo a su velocidad máxima

ni siquiera con sus maletas totalmente cargadas. En cualquier caso, en Sulden estamos en un mundo completamente distinto en el que el sonido de los cencerros de las vacas es un compañero constante.

El régimen de par máximo del bicilíndrico en línea se encuentra en unas moderadas 6.800 rpm, lo que indica que no se trata ni de una moto de carreras ni de sangre fría. Tiene un carácter muy sociable con una entrega de potencia lineal, con respuesta precisamente donde realmente la necesitas, la zona baja y media. Esto se ve potenciado con unas relaciones de cambio bien elegidas y una transmisión secundaria con un desarrollo más corto que el de la GSX-8R. La sutil nota del escape completa el juego de este equilibrado carácter. Los neumáticos Dunlop Trailmax Mixtour son relativamente estrechos y van montados sobre llantas de radios de color dorado. La delantera tiene una goma de medida 90/90-21" que te permite transi-

2^a ELIMINADA SUZUKI V-STROM 800 DE

La V-Strom 800 DE combina una gran manejabilidad, un motor con una gran pegada en la zona baja y media de revoluciones, una cartografía adecuada, y un paquete electrónico completo. Es muy fácil de usar, y ofrece una gran calidad y un excepcional equilibrio entre prestaciones, diversión y precio. Medalla de plata, ¡felicidades a Suzuki!



"LA SUZUKI ES UNA MOTO INTUITIVA Y MUY FÁCIL DE USAR. OFRECE MUCHA DIVERSIÓN EN SU CONDUCCIÓN, UNA GRAN MANEJABILIDAD, TIENE UNA BUENA PEGADA HASTA MEDIO RÉGIMEN Y UN BUEN PAQUETE ELECTRÓNICO POR POCO DINERO"

PETR SLEZÁK, REDACTOR JEFE DE MOTOCYKL [REPÚBLICA CHECA]



tar bien sobre caminos de tierra y grava. El trasero, tiene una anchura de 150 mm sobre llanta de 17", y su peso de 231 kg es bastante moderado. Esta moto forma un conjunto en el que todo encaja. Suzuki ha conseguido mucho en esta moto tan manejable y ha montado un gran paquete global. El segundo puesto de este año también puede calificarse como tal, porque el único problema para ella es que no puede haber dos ganadoras.

LA NUEVA REFERENCIA

Las chovas son pájaros típicamente alpinos, que revolotean sobre nuestras cabezas y nosotros intentamos imitarla volando bajo sobre el asfalto. Desde el primer metro, la facilidad con la que se balancea la BMW R 1300 GS por las montañas es impresionante, todo es increíblemente fácil. Te sientas sobre ella y te sientes bien, como en casa, desde el primer metro. Después de 44 años de desarrollo continuo desde la

primera G/S, esta moto sigue ofreciendo las sensaciones típicas de la familia GS, esa sensación de seguridad que se une a la de velocidad, máxima tracción, y ahora mucha potencia, tanta que puedes incluir los caballitos, hasta en pareja. En el cuadro se muestra la información del ángulo de inclinación y en tan sólo tres kilómetros ya puedes ver los 46°. Esto se debe a una confianza inmediata que parece que viene incorporada en esta moto, que parece que tiene un cartel que indica, "Te sacaré de esta". La GS encuentra casi telepáticamente la trazada correcta, transformando intuitivamente la intención de tomar una curva en la línea adecuada, sea cual sea el radio. La combinación de un chasis de manejo superfácil y una estabilidad absoluta es casi inimitable. Las motos, que como ella, tienen un cigüeñal longitudinal que gira sobre un eje que tiene la misma dirección que el sentido de la marcha son fáciles de cambiar de dirección.

Al mismo tiempo, el Telelever mantiene la parte delantera levantada al frenar cuesta abajo sin interferir en la suspensión, dejando mucho recorrido a la rueda delantera. La respuesta de la parte delantera es mejor que en la anterior 1250, aunque hay que reconocer, también que era un poco más cómoda. La 1300 es más firme sobre el asfalto, y ya no pasa sobre los baches con tanta suavidad. A pesar de sus 256 kg se siente ligera y gira en la palma de la mano. BMW sabe construir chasis, y también motores. El bóxer con distribución Shift-cam, que tiene dos perfiles diferentes en las levas de admisión tiene una respuesta realmente brillante, con un par máximo de 153 Nm tan alto como la cumbre del cercano Ortler, que roza los 4.000 m. Con este motor, todo parece que puede hacerse en una relación de cambio más alta en comparación con las otras motos de gran cilindrada. Hay más potencia en tercera que en otras motos en segunda, y compro-



bar como sale de las tornanti es una experiencia sensacional. Con estas virtudes es fácil perdonar los fuertes golpes al engranar la primera, y los cambios son siempre audibles. La posición es erguida y muy cómoda. No hay otra moto de este tamaño que sea tan fácil de conducir. Tiene la única transmisión secundaria por cardán de las nueve motos de esta final, y puedes pasar por los cruces de agua derretida desde las cumbres sin tener la molestia del mantenimiento de la cadena. Los frenos, con un sistema de funcionamiento totalmente integral funcionan como si la moto tuviese un paracaídas.

Un manejo como este es el sello de aprobación de muchos colegas para la nueva GS. Todo está en este conjunto que se conduce con más suavidad que la 900 y está más pulida que la V-Strom 800 DE. Al final, ocho de los nueve redactores votaron a la R 1300 GS como la Alpen Master de este año, ya tenemos nueva ganadora. **M**

GANADORAS ALPEN MASTER (LOCALIZACIÓN)

- 2023** Suzuki V-Strom 800 DE [Stelvio]
- 2022** Ducati Multistrada V4 S [Dolomitas]
- 2021** Ducati Multistrada V4 S [Grossglockner]
- 2020** BMW R 1250 GS HP [Grossglockner]
- 2019** BMW R 1250 GS HP [Dolomitas]
- 2018** BMW R 1200 GS Rallye [Alpe d'Huez]
- 2017** BMW R 1200 GS Rallye [Stelvio]
- 2016** Honda CRF100L Africa Twin [Dolomitas]
- 2015** BMW R 1200 RS [Dolomitas]
- 2014** KTM 1190 Adventure [Dolomitas]
- 2013** BMW R 1200 GS [Pietraporzio]
- 2012** BMW R 1200 GS y Triumph Tiger Explorer [Pietraporzio]
- 2011** BMW R 1200 GS [Stelvio]
- 2010** BMW R 1200 GS [Dolomitas]
- 2009** Honda CB1300 [Dolomitas]
- 2008** BMW R 1200 R [Galivier]
- 2007** BMW R 1200 R [Galivier]
- 2006** Suzuki V-Strom 650 [Stelvio]
- 2005** Suzuki V-Strom 650 [Stelvio]

GANADORA

1^{ER} PUESTO

Esto es lo que parece: una merecida reina de la montaña, emperadora de las curvas y las horquillas. Es demasiado predecible, pero cuando BMW presenta una nueva generación GS, los relojes se ponen a cero. La 1.300 cc es más deportiva que la anterior, con un comportamiento sobresaliente jugando siempre con más par motor. ¡Enhorabuena por el "Oro"!





"ES UN VERDADERO MARTILLO, UNA MOTO QUE, CON SU VERSATILIDAD, UN CHASIS SUPERIOR Y UN POTENTE MOTOR BÓXER, ES LA MEDIDA DE TODAS LAS DEMÁS EN LA MONTAÑA. LA NUEVA GS ES REALMENTE RÁPIDA"

KARSTEN SCHWERS, CEREBRO DE ALPEN MASTER Y JEFE DE PRUEBAS DE MOTORRAD [ALEMANIA]



50 AÑOS DE DUCATI SS

MEDIO SIGLO DE LEYENDA

HACE 50 AÑOS QUE DUCATI LANZÓ SU PRIMERA V2 DEPORTIVA CON DISTRIBUCIÓN DESMODRÓMICA, UNA ARQUITECTURA QUE EN 2024 TENDRÁ SU PUNTO FINAL CON LA DUCATI PANIGALE V2 SUPERQUADRO FINAL EDITION.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: DUCATI, SLIB.

No hay duda, Ducati es una de las marcas más especiales del mundo, una firma que se ha sabido labrar su propia historia gracias a sus éxitos deportivos, el diseño de sus modelos, pero sobre todo a hacerlo por una vía diferente al resto, sabiendo mantener una filosofía propia que la ha distinguido, y que precisamente ha sido la que la ha permitido cosechar esas victorias, a veces épicas, que la han convertido en leyenda. Ducati está ligada a las motos deportivas tanto como a sus motores V2 de 90° con distribución desmodrómica, todo un legado, que en sus modelos más deportivos nos deja después de medio siglo ininterrumpido de historia.

SOLUCIONES

La ligadura de la firma italiana a su motor data de principios de los años 70, cuando nació su primera moto con este tipo de motor, la 750 GT, una moto deportiva, pero también enfocada al turismo, diseñada para combatir a la oleada de modelos japoneses que empezaban a invadir Europa, y que con la CB750 Four habían desestabilizado el tradicional mercado de la moto. Sin embargo, ni la GT puesta en el mercado en 1972, ni la Sport, una versión algo más deportiva que nació un año después, habían tenido el éxito esperado, y la dirección de la empresa decidió hacerla participar en las carreras de motos de 750 cc derivadas de serie que estaban adquiriendo una gran popularidad. Con una moto sin grandes cambios respecto a la de serie, la victoria en las 200 Millas de Imola alentó la producción de una serie de réplicas, algo que por otra parte el reglamento exigía inicialmente. En 1974 finalmente apareció la primera

750 SS, una moto que no sólo tuvo inmediatamente un éxito de ventas, sino que también se convirtió en una de las referencias en las carreras de motos de producción en una época en la que los japoneses todavía no habían comprendido que un buen chasis es tan importante como un motor potente.

Desde entonces, la historia de las motos deportivas de Ducati ha estado ligada al motor V2 con un ángulo entre los cilindros de 90° y culatas dotadas de sistema desmodrómico que cierran las válvulas con empujadores en vez de con muelles, un sistema que la marca había empezado a utilizar en sus motos de Gran Premio a mitad de los '50 en culatas con tres árboles de levas, y que llegó a la serie por primera vez en 1968 en unas motos monocilíndricas, las 250 y 350 Mark 3D, y que tras estrenarse en sus motores V2 con la 750 SS acabó por ser una señal indistinguible de la marca durante décadas. Aunque la denominación SS afectó a los modelos más deportivos de la firma sólo con la primera serie de motores, se ha mantenido hasta nuestros días con la actual Supersport, que cómo no podía ser de otra manera es una moto que cumple con todos los axiomas clásicos de las Ducati: motor V2 desmodrómico y chasis multitubular de acero. A lo largo de estos 50 años en que Ducati ha ofrecido motos superdeportivas con este tipo de motor desde las SS, ha habido otras denominaciones que se han hecho famosas como las MHR, F1, 888, 916 o Panigale. En 2024 ha nacido la Panigale V2 Superquadro Final Edition, que cierra esta larga historia y deja paso a los motores V4 como única alternativa para los amantes de la firma que inspira más pasiones en el mundo de la moto deportiva. **M**



LA PANIGALE V2
SUPERQUADRO FINAL
EDITION **CIERRA EL CICLO**
QUE INICIÓ LA 750 SS
HACE MEDIO SIGLO





1974 750 SS

La primera V2 desmo de Ducati réplica de la ganadora en las 200 Millas de Imola

V2 SOHC desmo con eje rey, 2V, refr, por aire, 748 cc, 70 CV a 9.000 rpm



1975 900 SS

Versión de mayor cilindrada de la 750 SS aprovechando la base del motor de la 860 GT

V2 SOHC desmo con eje rey, 2V, refr, por aire, 864 cc, 80 CV a 7.600 rpm



1977 Darmah SD

Modelo más sofisticado con diseño de Tartarini y componentes actualizados

V2 SOHC desmo con eje rey, 2V, refr, por aire, 864 cc, 65 CV a 7.600 rpm



1979 Darmah SS

Versión carenada de la SD para acercarla a la 900 SS con su mismo motor

V2 SOHC desmo con eje rey, 2V, refr, por aire, 864 cc, 80 CV a 7.600 rpm



1979 MHR

Réplica de la moto ganadora con Mike Hailwood en el TT de 1978 con carenado completo

V2 SOHC desmo con eje rey, 2V, refr, por aire, 864 cc, 80 CV a 7.600 rpm



1979 500 SL Pantah

Primer modelo con motor de distribución accionada por correa y chasis multitubular

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 499 cc, 45 CV a 9.000 rpm



1981 600 SL Pantah

Comienza el aumento de cilindrada de los nuevos motores pero sin más cambios

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 583 cc, 61 CV a 9.000 rpm



1983 650 SL Pantah

La última Pantah con un motor ligeramente aumentado de cilindrada para ganar par

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 649 cc, 63 CV a 8.500 rpm



1983 900 S2

La última versión de la 900 SS con un motor con modificaciones y un carácter más suave

V2 SOHC desmo con eje rey, 2V, refr, por aire, 864 cc, 80 CV a 7.500 rpm



1985 1000 S2

La última deportiva con el motor original muy modificado y más potente que nunca

V2 SOHC desmo con eje rey, 2V, refr, por aire, 973 cc, 90 CV a 7.500 rpm



1985 750 F1, Montjuich, Laguna Seca y Santamonica (F3)

El modelo más deportivo con el motor Pantah en 750 cc y 350 cc y versiones especiales

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 748 cc, 63 CV a 7.500 rpm



1986 750 Paso

La primera Ducati del grupo Cagiva diseñada por Massimo Tamburini con carrocería cerrada.

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 748 cc, 73 CV a 7.900 rpm



1988 851, Corsa Lucchinelli Replica, 1989 Corsa Racer y SP1, 1990, SP2, 1991 SP3, 1992 SP4 y SPS

La primera deportiva con el motor de cuatro válvulas, refrigeración líquida e inyección con versiones de calle y carreras

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 851 cc (888 cc), 102 CV a 9.000 rpm (120 CV a 10.500 rpm)



1988 750 Sport

Modelo alternativo a la 750 Paso con el concepto tradicional de Ducati Super Sport

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 748 cc, 72 CV a 8.500 rpm



1989 906 Paso

Segunda versión de la Paso con un motor de mayor cilindrada y el mismo diseño exterior

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 904 cc, 88 CV a 8.000 rpm



1989 900 Super Sport

Versión de mayor cilindrada de la 750 Sport que aprovecha su éxito en el mercado

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 904 cc, 84 CV a 7.000 rpm



1991 750 SS (400 SS, 350 SS)

Remodelación de la gama SS con motores refrigerados aire/aceite, carrocería y ergonomía

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 748 cc [398 cc, 349 cc],
66 CV a 8.500 rpm [42 CV a 10.000 rpm, 36 CV a 10.500 rpm]



1991 900 SS

La versión de mayor cilindrada de las rediseñadas Super Sport con cambios motrices

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 904 cc,
84 CV a 7.000 rpm



1991 907 IE (Paso)

La última Paso adoptó sobre el anterior motor un sistema de inyección electrónica

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 904 cc, 84 CV a 7.000 rpm



1992 900 SL Superlight

Versión aligerada de las nuevas SS con carrocería monoplaza y piezas más ligeras.



1993 888 (SP5)

Evolución de las 851 con más cilindrada y su versión destinada a ser base de carreras

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 888 cc,
100 CV a 9.000 rpm [118 CV a 10.500 rpm]



1994 600 SS

Una versión de las Super Sport creada para cumplir las normas europeas de limitación de potencia

V2 SOHC desmo con correas, 2V, refr, por aire, 583 cc,
53 CV a 7.500 rpm



1994 916 (1995 Biposto, SP y Senna I, 1997 SPS y Senna II, 1998 Senna III)

Una de las motos más famosas de la historia, diseñada por Tamburini y multicampeona

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 916 cc,
114 CV a 9.000 rpm [123 CV a 10.500 rpm]



1995 748 (Biposto y SP 1998 Biposto, SPS y R)

La versión de menor cilindrada del motor desmo cuatro para la categoría supersport

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 748 cc,
98 CV a 11.000 rpm [105 CV a 11.000 rpm]

Las 200 Millas de Imola

Recogiendo el éxito de las 200 Millas de Daytona y de la nueva categoría de 750 cc, nacida de las nuevas motos deportivas, el circuito de Imola, en Italia, decidió crear un evento semejante en 1972, que se publicitó como la versión europea de la carrera americana, y antes de su celebración despertó grandes expectativas. Ducati, que acababa de lanzar su 750 GT tras presentarla un año antes, decidió que la mejor manera de publicitarla era hacerla participar en esas carreras de 750 cc. Se pensó en correr en Daytona, pero el reglamento exigía que se fabricasen 200 unidades de la moto y que la ganadora se pusiera a la venta, algo muy complicado para Ducati. Las normas de la carrera de Imola, que se iba a disputar en abril, decían que tenía que "intentarse fabricar" 200 motos, y eran normas italianas para una marca italiana, por lo que se tomó

esta decisión. En cualquier caso, no era fácil tener éxito en la carrera porque participaban pilotos de la talla de Read, Cooper, Pickrell, Rayborn, Grant, Villa, e incluso Agostini, sobre motos oficiales de Suzuki, MV Agusta, Norton, Moto Guzzi, BSA, Triumph y Honda, además de BMW y Laverda apoyadas por sus fabricantes. Ducati presentó dos motos basadas en la 750 GT sin grandes modificaciones, mantenía el mismo chasis y suspensiones, aunque contaban con frenos diferentes, tres discos Lockheed, una carrocería de

fibra de vidrio, incluido el depósito, que tenía un visor de nivel en un lateral, y asiento monoplaza. El motor se preparó con diferentes bielas, pistones de alta compresión, culatas desmo, carburadores de 40 mm con bombas de aceleración y escapes de salida más elevada para evitar rozar con ellos en las curvas. La carrera fue un verdadero éxito, porque las dos Ducati lograron las dos primeras plazas con Paul Smart y Bruno Spaggiari, iniciando la leyenda de la Ducati 750 SS, que se lanzó al mercado dos años después.



1999 996 [S y SPS, 2001 R]

Siguiente evolución del motor V2 de cuatro válvulas con pistones de mayor diámetro.

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 996 cc,
112 CV a 8.500 rpm [123 CV a 9.500 rpm]



2002 998 [Biposto, S, R, 2004 S FE y Matrix]

Estreno del motor Testastretta en las motos de serie con culatas más compactas

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 998 cc,
123 CV a 9.750 rpm [139 CV a 10.000 rpm]



2003 999 [S y R y réplicas decoraciones de carrera]

Nuevo diseño a cargo de Terblanche con carrocería de faros superpuestos y basculante doble.

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 998 cc,
124 CV a 9.500 rpm [150 CV a 9.750 rpm]



2003 749 [Dark, S, R]

La versión de supersport de la 990, con la misma carrocería y chasis y motor de 748 cc.

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 748 cc,
103 CV a 8.500 rpm [121 CV a 10.250 rpm]



2007 1098 (también S y R)

Aprovechado el cambio de reglamento se aumenta la cilindrada y se vuelve a una carrocería del estilo 916

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 1.099 cc,
160 CV a 9.750 rpm [180 CV a 9.750 rpm]



2008 848 (2010 Evo, 2012 Evo Corse SE)

La versión de supersport de la nueva superbike con la misma estética y versiones de carreras

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 848 cc,
134 CV a 10.000 rpm [140 CV a 10.500 rpm]



2009 1198 (también SP y R)

Aumento de cilindrada de la superbike para aprovechar la capacidad máxima en las carreras.

V2 DOHC desmo con correas, 4V, refr, líquida, 1.198 cc,
195 CV a 10.750 rpm



2011 Panigale 1199 (también S, Senna, R, Superleggera)

Estreno del nuevo motor Superquadro en una moto con un chasis de aluminio.

V2 DOHC desmo con cadenas y engranajes, 4V, refr, líquida, 1.199 cc,
170 CV a 9.750 rpm [180 CV a 9.750 rpm]



2013 Panigale 899

La versión de menor cilindrada del nuevo motor Superquadro con la misma estructura.

V2 DOHC desmo con cadenas y engranajes, 4V, refr, líquida, 899 cc,
148 CV a 10.750 rpm



2015 Panigale 1299 (también S, R, Superleggera)

Versión de mayor cilindrada para mejorar el comportamiento en carretera con más par

V2 DOHC desmo con cadenas y engranajes, 4V, refr, líquida, 1.299 cc,
205 CV a 10.500 rpm [215 CV a 11.000 rpm]



2016 Panigale 959

La Panigale de supersport contemporánea de la 1299, destinada también a su uso en carreras

V2 DOHC desmo con cadenas y engranajes, 4V, refr, líquida, 955 cc,
157 CV a 10.500 rpm



2020 Panigale V2

La última superdeportiva de Ducati con motor V2, con la que finaliza medio siglo de historia

V2 DOHC desmo con cadenas y engranajes, 4V, refr, líquida, 955 cc,
155 CV a 10.750 rpm

Los motores V2 de Ducati

Los primeros motores V2 de Ducati nacieron a principios de los '70. En 1969, la dirección de la empresa, formada por Arnaldo Milvio y Fredmano Spairani decidió que se creará una nueva línea con motores V2 de 750 cc. Fabio Taglioni y su equipo diseñaron rápidamente este motor, que a mitad de 1970 ya estaba girando en el banco. Al mismo tiempo se decidió como promoción del espíritu deportivo de la marca competir en el Mundial de 500 cc. Para ello se utilizó la base de este motor V2, empleando cilindros de 250 cc y daba una potencia de 72 CV a 11.000 rpm. La moto se estrenó en 1971, en Módena a manos de Bruno Spaggiari y Ermanno Giuliano, y llegó a participar en el Mundial con Phil Read. Tenía un cárter derivado del prototipo de la primera 750 cc y cilindros 250 cc, con distribución convencional. En paralelo los trabajos sobre la moto de serie de 750 cc seguían, y a final de año ya estaba lista para ser presentada a la prensa italiana. Su motor tenía los cilindros en un ángulo de 90°, más abierto de lo habitual, con el delantero bastante inclinado, los escapes saliendo por delante y cotas de 80 x 74 mm para una cilindrada total de 748 cc. La distribución se accionaba por medio de un eje rey con un par de engranajes cónicos y las culatas con un árbol en cabeza cada una tenían el cierre de las válvulas a cargo de muelles. Había nacido la Ducati 750 GT y la primera serie de motores V2 de Ducati. Estos motores estuvieron en producción desde el lanzamiento de la 750 GT en 1971, hasta la última MHR de 1985, con versiones de 748 cc, 864 cc y 973 cc, todas ellas con culatas SOHC de dos válvulas y accionamiento del árbol por eje rey, y de las válvulas tanto con muelles como con el sistema desmodrómico de empujadores en ambas direcciones.



PANTAH

El segundo tipo de motor, también creado por Fabio Taglioni, tiene su origen en los ensayos de un motor modular que cubriese el segmento medio, pero finalmente Ducati eligió construir los bicilíndricos en línea que propulsaron las GTV y GTL, pero que acabaron siendo un fracaso, de

manera que se autorizó continuar con el desarrollo de los nuevos V2, que se presentaron a finales de 1977 en versiones de 350 cc y 500 cc, todos con distribución desmodrómica y dos válvulas por cilindro. En ese momento la compañía estaba dirigida por el estado y desde el Ministerio se restringió la gama a únicamente un modelo de 500 cc, la Pantah. Este motor se diferenciaba de los precedentes por el empleo de correas dentadas en vez de un eje con engranajes cónicos para el accionamiento de la distribución, y también por un sistema de lubricación de tipo automovilístico con el filtro en el exterior. Los cilindros, refrigerados por aire, estaban colocados en una posición similar, de manera que la maquinaria de mecanizado era semejante, aunque tenía un cárter más compacto. Inicialmente las cotas de la 500 cc eran de 74 x 68 mm, las mismas de un prototipo monocilíndrico de 250 cc con distribución igualmente accionada por correa dentada. Este tipo de motor ha sido el más longevo de la firma, de hecho se sigue utilizando en las Scrambler, y a lo largo de todos estos años se ha servido en cilindradas desde los 348 cc a los 1.079 cc, pasando por versiones de 583 cc, 618 cc, 649 cc, 748 cc, 904 cc o 992 cc, y equipando múltiples series, entre otras: Pantah, F1, F3, Paso, Indiana, Monster, SS, ST2, GT, Multistrada, Scrambler, y también modelos de Bimota y Cagiva.



DESMOQUATRO

Massimo Bordi llegó a Ducati en 1980, y la firma fue vendida por el estado italiano al Grupo Cagiva en 1985. El ingeniero italiano había diseñado como tesis universitaria un motor con una culata desmodrómica Cosworth de cuatro válvulas, y sobre este estudio ya con Cagiva a los mandos se planteó la evolución del motor V2, que no sólo adoptó una culata desmodrómica de cuatro válvulas y doble árbol de lavas en cabeza con el diseño de Bordi, sino la refrigeración por agua y el sistema de alimentación por inyección electrónica ya empleado en las Paso. Se mantenía la estructura del motor con los cilindros en la misma disposición, pero con la alimentación en el centro de la V y el accionamiento de la distribución por correas dentadas en el exterior. Inicialmente este motor comenzó a utilizarse en los modelos más deportivos. Se utilizó un motor de F1 de 750 cc como prototipo, pero

finalmente se modificaron los cárteres y la cilindrada aumentó hasta los 851 cc con cotas de 92 x 64 mm y un sistema electrónico de inyección y encendido combinados de Weber Marelli. Este motor se estrenó en una serie limitada de 500 unidades de la 851, 300 para la calle y 200 con kit para el recién estrenado Campeonato del Mundo de Superbike, que se mantuvieron en producción al año siguiente, y que continuaron hasta la primera evolución del motor en la 888 de 1993. La evolución del "desmoquattro" continuó, inicialmente reservado a modelos deportivos, pero posteriormente ampliándose al resto de la gama con versiones de turismo con la ST4, incluso una variante SOHC de tres válvulas en la ST3 y en otros modelos como la Multistrada y las Monster, hasta llegar a equipar la práctica totalidad de la gama del fabricante italiano. Actualmente se sigue empleando en modelos como Supersport, Hypermotad, DesertX, Diavel, Monster o Multistrada. La cilindrada original de 851 cc ha aumentado hasta los 1.262 cc con múltiples capacidades intermedias y diversas evoluciones: Testaestretta, Testaestretta 11°, Evoluzione, y con distribución variable DVT.



SUPERQUADRO

Llegada la hora de renovar sus motores V2 de altas prestaciones para lograr mantener el éxito en el Mundial de Superbike, que permitía cilindradas de hasta 1.200 cc para las bicilíndricas, Ducati creó un nuevo motor completamente diferente. En este caso ya se dejó a un lado la estructura original, que databa de principios de los '70, girando hacia atrás la V de los cilindros para centrarla y lograr un motor más corto. Los pistones tenían una carrera muy corta, con cotas en los cilindros de 112,0 x 60,8 mm, con una relación de 1,84, que dieron nombre al motor. Manteniendo el sistema de distribución desmodrómico de cuatro válvulas, se cambió el accionamiento por un sistema mixto con engranajes y una cadena corta que unía ambos trenes. El cárter mantenía su clásica apertura vertical, pero con los ejes de cambio superpuestos. Este motor equipó inicialmente en 2011 la Panigale de Superbike en cilindrada de 1.198 cc y luego en 2015 de 1.285 cc, con versiones más pequeñas de 898 cc y 955 cc, que han estado presentes en las Panigale y Streetfighter.

PANTALONES VAQUEROS CARGO

PUEDEN AGUANTAR UNA PALIZA

LOS VAQUEROS CARGO, SON UN TIPO ESPECIAL DE PANTALONES PARA MOTO, QUE DERIVAN DE UNOS MODELOS CREADOS PARA EL EJÉRCITO Y QUE ESTÁN DISEÑADOS NO SÓLO PARA SOPORTAR CAÍDAS, SINO TAMBIÉN PARA TENER OTRAS UTILIDADES COMO UNA ALTA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO.

TEXTO: T.B. / P.B. FOTOS: TYSON JOPSON.



Hace más de un siglo que los "jeans" están entre nosotros, vieron la luz por primera vez en 1920. Sus parientes, con la nueva denominación "cargo", son casi iguales de antiguos, porque fueron estrenados por el ejército británico en los años 30. Sus ventajas eran que sus grandes bolsillos eran muy prácticos en el campo de batalla, y además fueron los que se convirtieron en su seña de identidad. Después de la II Guerra Mundial, estos robustos pantalones se hicieron un hueco en el guardarropa civil, hoy siguen ofreciendo una alta combinación de funcionalidad y estilo. En principio no eran pantalones específicos para montar en moto, pero en realidad lo único que necesitaban era aumentar su capacidad de protección.

Ahora se han incluido protectores en las caderas y las rodillas, y su tejido se complementa con fibras sintéticas, bien bajo el algodón o debajo de él, para convertirse en una elección popular entre los motoristas. En el caso de los modelos de este informe, no sólo se incluyen modelos de una sola capa, sino de varias, y con diferentes colores, con el verde y el oliva, pasando por caqui, arena, azul y beige. Y por si estos colores no fueran suficiente guiño a su pasado militar, también hay con decoración de camuflaje. Algunos disponen de membrana impermeable entre el tejido exterior y el forro, y otros utilizan un material especial en su construcción que los impermeabilizan o disponen de un tratamiento en este sentido. En cualquier caso, todos ellos están ventilados, y algunos disponen de aberturas para el paso de aire.

Su característica especial son sus bolsillos difieren en altura, anchura, profundidad, número y forma de abrocharse: velcros, botones de presión, cremalleras, o mezcla de ellos. Su posición y la orientación juegan un papel importante, para que no estorben cuando estés sentado en la moto, incluso cuando estén llenos. Lo mismo ocurre con los bolsillos delanteros y traseros. Mientras que en la parte trasera suele haber espacio para una cartera sin que estorbe demasiado al sentarse, en la parte delantera se suele guardar un smartphone o un manojo de llaves. Dependiendo de cómo esté diseñada la abertura de los bolsillos laterales, esto puede convertirse en un problema: Si no está suficientemente curvada o es demasiado ancha, el contenido de la bolsa puede salirse fácilmente de su sitio cuando se está en la típica posición de sentado en la moto. **M**



ALPINESTARS CALIBER SLIM FIT TECH

Fabricante: www.alpinestars.com

Precio: 264,95 €

Colores: Verde, Gris

Talla de cintura: 28 a 40

Construcción: una sola capa

Materiales: cordura elástica de 12oz hecha de 69 % algodón, 30 % poliamida y 1 % elastano. Forro de poliéster

Protectores: Rodilla: Alpinestars Nucleon Flex Plus, Tipo B, Nivel 1. Preparado para instalar en cadera

País de fabricación: Túnez.

Certificación: EN 17092-4:2020, Clase A

Peso: 1.330 g

AJUSTE Y COMODIDAD

El pantalón es bastante largo, lo que hace que las rodilleras no regulables queden a veces demasiado bajas. El material, ligeramente perfumado cuando es nuevo es cómodo, pero limita un poco los movimientos. La anchura del pantalón es la correcta.

COMPARTIMENTOS

Seis bolsillos en total. Los bolsillos laterales son pequeños, con una abertura estrecha, pero es giratoria para mayor practicidad. Los bolsillos delanteros son amplios, aunque los objetos pueden salirse cuando se está sentado.

PROTECCIÓN

Las protecciones están bien, al igual que los orificios de la parte delantera. Sin embargo, en la prueba se produjo un orificio de dos centímetros en las nalgas que habría dañado la piel. La protección contra la humedad, el calor y los cortes es mediocre.

CONCLUSIÓN

El Alpinestars Caliber Slim Fit Tech lo hace todo bien, nada mal, pero tampoco nada a la perfección. Los bolsillos son más modernos que prácticos.



BÜSE FARGO

Fabricante: www.busee.com

Precio: 199,95 €

Colores: negro, oliva

Tallas: de la 48 a la 64, para mujer de la 34 a la 46

Construcción: dos capas.

Materiales: material exterior de 98 % algodón y 2 % elastano [Lycra], refuerzos de 60% aramida [Kevlar] y 40 % poliéster, forro de malla de poliéster

Protectores: Rodilla: Armanox 301, tipo

A, nivel 2, regulable en altura. **Cadera:**

Armanox 501, tipo B, nivel 2

País de fabricación: Pakistán.

Certificación: EN 17092-2:2020, Clase AA

Peso: 1.488 g

AJUSTE Y COMODIDAD

Es bastante largo, pero aun así los protectores se ajustan bien. La anchura de la cintura y del resto del pantalón se ajusta, mientras que el material elástico garantiza la movilidad.

COMPARTIMENTOS

Tiene un total de siete bolsillos. Los dos bolsillos laterales más grandes tienen un tamaño práctico y el cierre utiliza velcro y botones a presión. En comparación, los bolsillos normales del pantalón ofrecen poca sujeción, y los objetos podrían salirse al sentarse.

PROTECCIÓN

Los pantalones tienen certificación AA y destacan por su protección contra impactos y la robustez del material Kevlar. Sin embargo, en las zonas donde no se utiliza como segunda capa, el material exterior deja la piel al descubierto.

CONCLUSIÓN

El Buse Fargo es un pantalón clásico de dos capas: muy seguro donde hay una capa de Kevlar, pero vulnerable donde no la hay. En la prueba de abrasión, la pantorrilla en particular se habría mostrado deficiente. Los protectores son muy buenos.



DETLEV LOUIS DL-PM-4 CARGO

Fabricante: www.louis.de

Precio: 229,99 €

Color: Caqui

Tallas: de la 48 a la 58, longitud interior de pierna 84 cm

Construcción: una sola capa.

Materiales: 67 % algodón, 32 % poliamida, 1 % elastano. Forro de algodón en la rodilla

Protectores: Rodilla: Alia Mentis CSML01, tipo B, nivel 2, regulable en altura, Preparado para protectores de cadera

País de fabricación: Pakistán.

Certificación: EN 17092-4:2020, Clase A

Peso: 1.318 g

AJUSTE Y COMODIDAD

Son más largos de lo habitual y puede que haya que acortarlos. Sin embargo, los protectores también cuelgan demasiado y se notan. Aparte de eso, el material de una sola capa ofrece mucha comodidad y libertad de movimientos.

COMPARTIMENTOS

Un total de siete bolsillos. Los bolsillos laterales ofrecen un amplio volumen y se cierran con botones a presión. Los bolsillos delanteros están bien proporcionados y ofrecen un acceso práctico. Los bolsillos traseros tienen cierres de velcro y cremallera.

PROTECCIÓN

Aunque los pantalones son resistentes al desgarrar y soportan condiciones húmedas, aparecieron dos grandes agujeros al deslizarse sobre el asfalto, lo que puede resultar doloroso en caso de emergencia.

CONCLUSIÓN

Es demasiado largo incluso si mides 1,90 m de altura y tienes talla larga. En la prueba de abrasión mostró claros puntos débiles en la protección en la parte posterior.



JOHN DOE DEFENDER MONO

Fabricante: www.ridejohndoe.com

Precio: 259,00 €

Colores: negro, oliva

Tallas de cintura: 25 a 38

Longitudes: 30 a 36

Construcción: una sola capa

Materiales: Material exterior de fibra XTM: 55 % algodón, 27 % poliéster, 18 % poliamida (nylon)

Protectores: Rodilla: XTM JDP012, tipo A, nivel 1, regulable en altura. **Cadera:** XTM JDP013, tipo B, nivel 1.

País de fabricación: Bangladesh

Certificación: EN 17092-2:2020, Clase AAA

Peso: 1.456 g

AJUSTE Y COMODIDAD

Los vaqueros cargo monocapa destacan por su tacto robusto y su ajuste ideal gracias a las 39 tallas disponibles. Sin embargo, tienen un corte bastante entallado, por lo que es mejor combinarlos con una bota corta.

COMPARTIMENTOS

Un total de ocho bolsillos. Los dos bolsillos laterales son anchos, pero no mucho. También hay un bolsillo con cremallera, dos bolsillos traseros con automáticos y tres bolsillos delanteros.

PROTECCIÓN

La certificación AAA crea grandes expectativas, y el pantalón las cumple en lo esencial. Han superado la prueba de abrasión con defectos puramente visuales, mientras que la resistencia al desgarrar y la absorción de impactos son buenas.

CONCLUSIÓN

El gran número de tallas disponibles permite adaptarse a todas las necesidades. El número de bolsillos también es más que suficiente. La protección del pantalón no es la mejor, pero está a la altura de los más destacados.

LS2 STRAIGHT

Fabricante: www.ls2helmets.com

Precio: 159,00 €

Colores: Verde, Gris

Tallas: S a 5XL

Confección: dos capas

Materiales: material exterior de algodón, poliamida y poliéster, refuerzos de Kevlar en caderas y rodillas

Protectores: Rodilla: LS2 EP-E/K, tipo A, nivel 1, regulable en altura. Preparado para protectores de cadera.

País de fabricación: China

Certificación: EN 17092-4:2020, clase A

Peso: 978 g

AJUSTE Y COMODIDAD

La palabra estrecho podría describir bastante bien su ajuste, pero gracias a su gran elasticidad se adapta a muchas formas. Los protectores quedan holgados y también son visiblemente voluminosos.

COMPARTIMENTOS

Un total de seis bolsillos. El LS2 sólo tiene un bolsillo lateral comparativamente pequeño con cierre de velcro, pero hay dos bolsillos más en el muslo que se cierran con cremallera. También hay un bolsillo trasero compacto y dos bolsillos delanteros de tamaño adecuado.

PROTECCIÓN

Si bien la parte delantera y trasera del pantalón no sufrieron daños en la prueba de abrasión, los cuatro orificios desde la rodilla hacia abajo sí dañarían la piel. Por tanto, la protección no es su punto fuerte.

CONCLUSIÓN

Aquí hay que señalar claramente los puntos débiles en la función de protección, el material no convence en cuanto a la resistencia a la abrasión, al desgarrar o a la protección contra la humedad. En términos de ajuste, sin embargo, es el mejor.





PANDO MOTO DESERT CARGO

Fabricante: www.pandomoto.com

Precio: 279,00 €

Color: Beige

Tallas de cintura: 28 a 38

Largo: 30 a 36

Construcción: una sola capa.

Materiales: Tejido vaquero Cordura hecho de 69 % Cordura, 29,5 % nailon y 1,5 % elastano, forro hecho de 65 % UHMWPE y 35 % nailon

Protectores: Rodillas: Sas-Tec SC-1/KAair, tipo A, nivel 1, regulable en altura.

caderas: Sas-Tec SC-1/KAair, tipo B, nivel 1

País de fabricación: Macedonia del Norte

Certificación: EN 17092-3:2020, clase AA

Peso: 1.208 g

AJUSTE Y COMODIDAD

Tiene un corte amplio que permite una gran libertad de movimientos, un gran confort y amplios bolsillos. Los protectores se ajustan muy bien y el forro hace que el pantalón sea aún más cómodo.

COMPARTIMENTOS

Un total de ocho bolsillos. Además de los dos generosos bolsillos laterales, hay otros dos más pequeños y dos bolsillos traseros con botones a presión. Los bolsillos delanteros son grandes, pero su apertura es poco práctica para la posición de conducción en la moto.

PROTECCIÓN

Los pantalones sobrevivieron sin problemas a la primera parte de la prueba de abrasión, pero en la parte más exigente y rápida se produjeron grandes agujeros. Los protectores son accesibles desde el exterior.

CONCLUSIÓN

El Pando Moto celebra el estilo cargo más salvaje, en la que la función va por detrás del diseño. Los remaches podrían rayar la moto, pero si quieres ir a la moda, tienes que sufrir. La protección es mediocre, pero el ajuste es muy agradable.

PMJ AVIATOR

Fabricante: en.pmj.it

Precio: 209,95 €

Color: Oliva

Tallas: 28 a 44

Construcción: una sola capa

Materiales: Cordura Ultracor de 50 % algodón, 46 % poliéster y 4 % elastano

Protectores: rodilla: impacTec IETP-02, tipo A, nivel 1, regulable en altura. **Cadera:** impacTec IETP-03, tipo B, nivel 1.

País de fabricación: Italia

Certificación: EN 17092-3:2020, Clase AA

Peso: 1.226 g

AJUSTE Y COMODIDAD

Lamentablemente, el velcro fijado a los protectores de rodilla para ajustar la altura no se sujeta en absoluto, por lo que los protectores de rodilla siempre vuelven a deslizarse hacia abajo. En combinación con las perneras del pantalón, muy largas, resultan demasiado bajas para la mayoría de las personas. Al sentarse, el corte ajustado provoca tensión en el muslo y en la parte posterior de la rodilla.

COMPARTIMENTOS

Tiene de seis bolsillos. Los dos bolsillos cargo de tamaño adecuado se sujetan con botones a presión, al igual que los generosos bolsillos traseros. También hay dos grandes bolsillos delanteros con abertura crítica.

PROTECCIÓN

Aunque su tejido monocapa es extremadamente resistente a los desgarros, muestra claras debilidades en cuanto a la protección contra la abrasión. La falta de protección contra la humedad, en comparación, es casi irrelevante.

CONCLUSIÓN

Es posible que el agujero en el asiento sólo se hiciera tan grande y peligroso debido a una desafortunada coincidencia, pero el material del Aviator también demostró ser vulnerable en otras áreas. Además, los protectores son de mala calidad.



RICHA APACHE

Fabricante: www.richa.eu

Precio: 239,99 €

Colores: negro, gris, caqui, camuflaje marrón, camuflaje negro

Tallas: 30 a 48 [corta], 28 a 50 [normal], 28 a 46 [larga]

Confección: dos capas

Materiales: material exterior de 98 % algodón y 2 % elastano, refuerzos de 82 % poliéster y 18 % DuPont Kevlar

Protectores: Rodilla: D30 Ghost, tipo A, nivel 1, regulable en altura. Preparado para protectores de cadera

País de fabricación: Túnez.

Certificación: EN 17092-4:2018, clase A

Peso: 1.216 g

AJUSTE Y COMODIDAD

Los protectores quedan muy bajos a pesar de ser ajustables, pero son finos y flexibles. El corte es ancho para las tallas pequeñas y bastante ajustado para las tallas grandes. A algunos les aprieta en el hueco de la rodilla, a otros en el muslo, pero en ambos casos sólo ligeramente.

COMPARTIMENTOS

Ocho bolsillos en total. Los tres bolsillos laterales no son excesivamente profundos, pero ofrecen suficiente espacio de almacenamiento gracias al tejido elástico. Los dos amplios bolsillos traseros no tienen cierre, mientras que los tres bolsillos delanteros son prácticos y de tamaño generoso.

PROTECCIÓN

La segunda capa de Kevlar está pensada para ofrecer protección, pero no es especialmente resistente a los desgarros y cortes y no se utiliza en todas partes.

CONCLUSIÓN

El Apache muestra un patrón de daños similar al del Aviator, pero con consecuencias menos graves gracias a una capa protectora adicional de Kevlar. No obstante, sigue habiendo un agujero que atraviesa la piel. Y no protege en absoluto contra la humedad.



ROKKER BLACK JACK SLIM

Fabricante: www.eu.therokkercompany.com
Precio: 369,00 €
Color: Negro
Tallas de cintura: 30 a 36
Longitudes: 27 a 40
Construcción: una sola capa
Materiales: 14oz schoeller-dynatec hecho de 52 % poliamida, 44 % algodón y 4 % elastano Protectores: rodilla [altura ajustable] y casco: D30 Ghost, tipo A, nivel 1
País de fabricación: Rumanía.
Certificación: EN 17092-3:2020, clase AA
Peso: 1.140 g

AJUSTE Y COMODIDAD

El contenido de algodón, comparativamente bajo, se nota y el pantalón resulta un poco resbaladizo. Sin embargo, se ajustan bien, al igual que los protectores. Dependiendo de la posición de conducción, pueden apretar un poco en la entrepierna o en el muslo, ya que el material sólo es flexible a lo ancho, no a lo largo.

COMPARTIMENTOS

Un total de siete bolsillos. Los dos bolsillos laterales son compactos y se pueden cerrar con botones a presión. El pantalón dispone también de dos bolsillos traseros y tres bolsillos delanteros, todos sin cierre. Sin embargo, su volumen y aperturas son prácticos.

PROTECCIÓN

34 de 35 puntos en la categoría de seguridad, y el punto que falta viene a expensas de los protectores. El material Schoeller de la Rokker tiene un rendimiento impresionante.

CONCLUSIÓN

Es la referencia en términos de protección. Sólo la suciedad y las zonas ligeramente rugosas se notan en la prueba de abrasión, y los pantalones también son impermeables. Puede que cueste un poco acostumbrarse al tacto y los bolsillos cargo son bastante pequeños, pero siguen siendo los ganadores de la prueba.

SEGURA BORA

Fabricante: www.segura-moto.com
Precio: 249,99 €
Colores: Verde, Azul
Tallas: de la S a la 4XL
Construcción: una sola capa con membrana.
Materiales: 55 % algodón y 45 % poliéster. **forro de poliéster**
Protectores: Rodillas: Protect Flex PAK200, tipo A, regulable en altura, nivel 1. **Pezuñas:** Protect Flex PAH100, tipo B, nivel 1
País de fabricación: China
Certificación: EN 17092-3:2020, Clase AA
Peso: 1.314 g

AJUSTE Y COMODIDAD

El Bora se diferencia de otros pantalones cargo en como el ajuste de anchura en la cintura y los puños de las perneras y la membrana impermeable. Esto influye en la comodidad y la movilidad de este pantalón más bien corto.

COMPARTIMENTOS

Cuatro bolsillos en total. Los bolsillos delanteros son grandes y se cierran con cremallera, los bolsillos laterales son muy compactos, pero se cierran con pliegues y botones a presión. Detrás no hay nada.

PROTECCIÓN

El desgarrar de la cintura se puede explicar por nuestro procedimiento de prueba, pero aun así fue inesperado. Los daños en la parte delantera son evidentes, pero sólo superficiales. Sin embargo, hay cuatro agujeros peligrosos en los glúteos.

CONCLUSIÓN

Tiene un poco de tejano y mucho de traje textil. Es impermeable, pero también poco transpirable, y su material superior es susceptible al calor y al asfalto. Los peligrosos agujeros de la parte trasera le penalizan.



SPIRIT MOTORS CARGOHOSE 1.0

Fabricante: www.polo-motorrad.com
Precio: 149,99 €
Colores: negro, caqui
Tallas de cintura: 30 a 36
Largos: 32 y 34
Construcción: dos capas
Materiales: material exterior de 98 % algodón y 2 % elastano. Refuerzos de 73 % poliéster y 27 % aramida. Forro de malla de poliéster
Protectores: Rodilla: Safe Max 320 091, tipo B, nivel 1, regulable en altura. Preparado para protectores de cadera
País de fabricación: Vietnam.
Certificación: prEN 17092-4:2017, Clase A
Peso: 1.334 g

AJUSTE Y COMODIDAD

Tiene los protectores más gruesos de todos, pero se ajustan perfectamente y, por tanto, no limitan la comodidad ni la movilidad. Ambos son muy elevados, también gracias al material exterior suave y flexible.

COMPARTIMENTOS

Un total de nueve bolsillos. Detrás de los bolsillos laterales elásticos, que se cierran con botones a presión, hay otros dos bolsillos que se aseguran con una cremallera. También hay dos grandes bolsillos traseros con cierres de botón a presión y tres bolsillos delanteros no demasiado grandes.

PROTECCIÓN

A primera vista, parece que se hacen agujeros, pero en realidad sólo están en el material exterior. Una capa de aramida proporciona siempre protección por debajo.

CONCLUSIÓN

Los pantalones más baratos de la prueba impresionan con protectores cómodos, un buen ajuste y refuerzos protectores en todas las zonas relevantes para la caída. Sus bolsillos son prácticos, lo que los convierte en una buena compra.

TRILOBITE ACID SCRAMBLER

Fabricante: www.trilobitemoto.com

Precio: 219,95 €

Colores: negro, azul oscuro, gris, caqui, marrón, verde

Tallas de cintura: 30 a 44

Largo: 32

Confección: dos capas

Materiales: material exterior de 98 % algodón y 2 % elastano, refuerzos de aramida en rodillas, caderas y asiento, forro de 65 % poliéster y 35 % algodón

Protectores: Rodillas: FlyingBats Lite-Pro FB-517, tipo B, nivel 2, altura ajustable. **caderas:** FlyingBats Lite-Pro FB-518, tipo B, nivel 2

País de fabricación: Pakistán

Certificación: EN 17092-3:2019, Clase AA

Peso: 1.578 g

AJUSTE Y COMODIDAD

En las versiones antigua y nueva de los pantalones, los protectores quedan un poco bajos y la cintura es relativamente estrecha. La longitud se ajusta bien a la talla especificada, y el estiramiento adicional en acordeón en las rodillas y el asiento permite una gran libertad de movimiento.

COMPARTIMENTOS

Un total de seis bolsillos. Los bolsillos traseros y laterales con cierre de velcro ofrecen poco espacio de almacenamiento, mientras que los bolsillos delanteros son de tamaño generoso, pero la abertura es poco práctica en posición sentada.

PROTECCIÓN

El Trilobite no rehúye la cuestión de la seguridad y destaca en términos de protección contra la abrasión, resistencia al desgarrar y protección contra cortes e impactos. Sólo en mojado queda penalizado.

CONCLUSIÓN

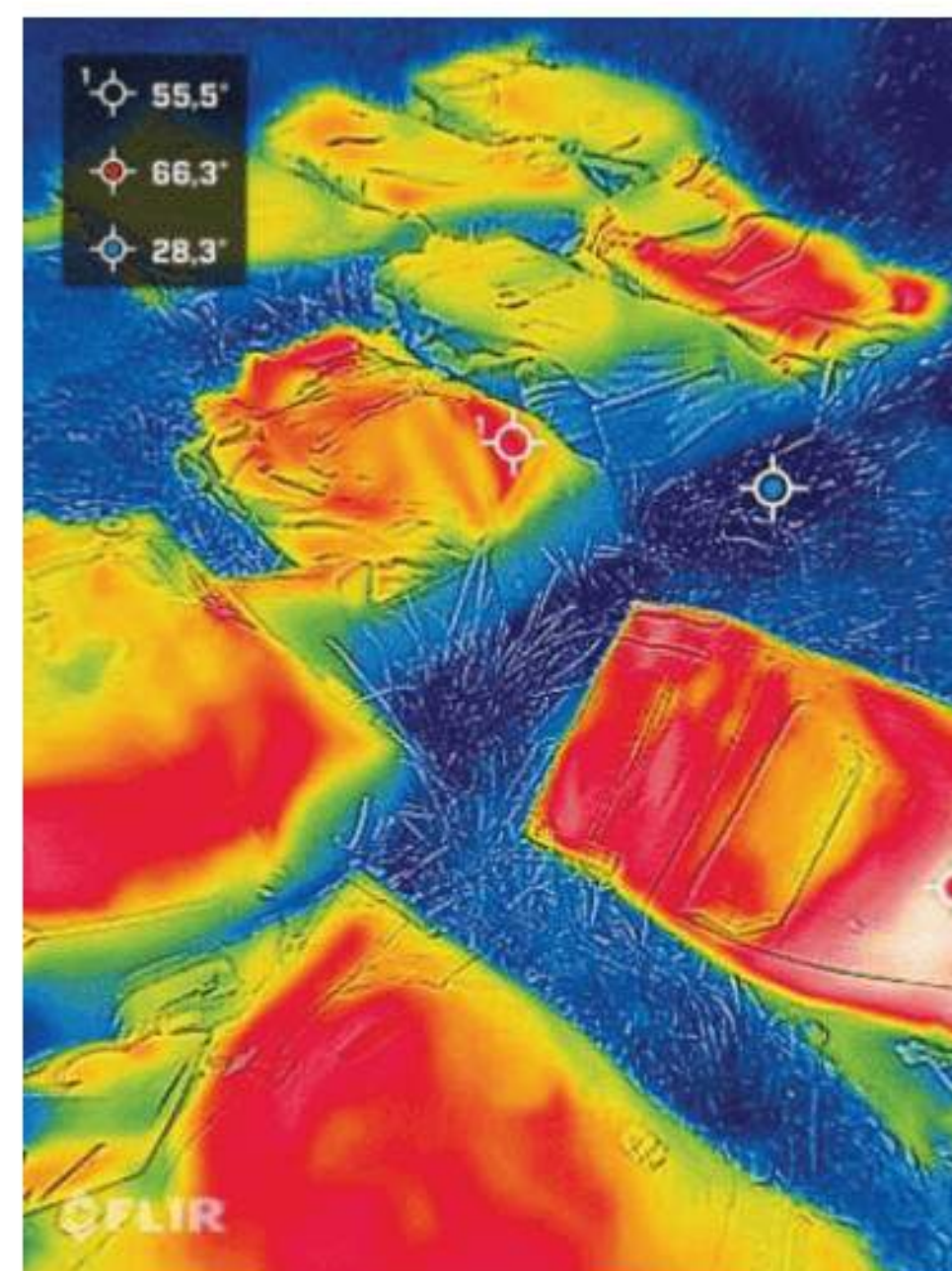
El Trilobite destaca en todos los aspectos en términos de seguridad e incluso ofrece aberturas de ventilación. El Acid Scrambler 2.0, equipado con protecciones AAA, saldrá a la venta en diciembre.

CLASIFICACIÓN FINAL

	Protección y seguridad	Resistencia a la intemperie	Ajuste y comodidad	Características y acabado	Suma	Valoración	Precio en €
Puntuación máxima	35	15	30	20	100		
Rokker Black Jack Slim	34	12	23	17	86	Muy bueno	369
John Doe Defender Mono	29	13	27	16	85	Muy bueno	259
Trilobite Acid Scrambler	32	11	23	17	83	bueno	219,95
Spirit Motors Cargohose 1.0	24	13	27	17	81	bueno	149,99
Detlev Louis DL-PM-4 Cargo	29	11	20	18	78	bueno	229,99
Pando Moto Desert Cargo	24	11	26	17	78	bueno	279
Büse Fargo	23	11	24	16	74	bueno	199,95
Fastway T-2207	29	10	20	14	73	bueno	179,99
Alpinestars Caliber Slim Fit Tech	26	11	22	13	72	bueno	264,95
Segura Bora	21	12	21	15	69	Satisfactorio	249,99
LS2 Straight	20	10	22	15	67	Satisfactorio	159
PMJ Aviator	24	9	17	16	66	Satisfactorio	209,95
Richa Apache	22	9	19	16	66	Satisfactorio	239,99

VALORACIÓN EN LA PRUEBA

Unos pantalones vaqueros de moto deben ser tan seguros como los de cuero, tan versátiles como los textiles y, en cierto modo, mejores, más cómodos y menos complicados en todos los aspectos. En el caso de los modelos cargo además, el espacio de almacenamiento desempeña un papel más. Estos modelos tienen que demostrar cuántas cosas pequeñas se pueden llevar cómodamente, desde la cartera y el teléfono móvil, hasta herramientas o una botella de agua. También hemos utilizado una cámara de imagen térmica para evaluar su comportamiento bajo la luz del sol, tanto en el interior como en el exterior y algunos se calentaron por encima de los 70 grados, mientras que otros permanecieron mucho más fríos en las mismas condiciones. En lo que respecta a la seguridad, todos fueron arrastrados adelante y atrás más de 50 metros en un maniquí que pesaba unos 30 kg para comprobar los daños y medir el número y tamaño de los agujeros, que nos han permitido evaluar su protección contra la abrasión. Igualmente, se han realizado pruebas de protección contra cortes, resistencia al desgarrar



y protección contra la humedad, y una prueba de absorción de impactos de los protectores en laboratorio. Del total de puntos de la calificación, 35 se deben a su seguridad, 15 a la resistencia a la intemperie, 30 en ajuste y comodidad y otros 20 en características y calidad de fabricación.



LIBROS

Por Venancio Luis Nieto

NSR 500 1984

Este mes llega a nuestras páginas un título tan poco común como altamente especializado en el universo de la motocicleta. Como puedes intuir, está enteramente dedicado a la icónica Honda NSR que estrenó el norteamericano Freddie Spencer en 1984 tras ganar para el fabricante japonés el año anterior el primer título mundial de pilotos en la extinta la clase reina de 500. Se trata en este caso de un libro de fotografía, sin apenas texto y dirigido a consumados especialistas del modelismo en su búsqueda de la perfección y el máximo rigor en la construcción de los kits a escala 1/12 de esa misma Honda NSR 500 '84 que comercializan las firmas japonesas Tamiya [referencia 14121] y Model Factory Hiro [K171].

Si no estás familiarizado con el modelismo de motos de Gran Premio, debes saber que existe todo un universo alrededor de estas magníficas reproducciones que apenas alcanzan un tamaño final de unos 18 centímetros. Además de la alta calidad de los kits originales, la industria auxiliar ofrece conjuntos de fotograbados en metal para resaltar el realismo de componentes como suspensiones, discos de freno, radiadores de refrigeración e incluso cadenas de transmisión con eslabones reales. Con el fin de alcanzar un óptimo resultado, a esa oferta se suma este libro de imágenes extraordinariamente detalladas de la máquina en cuestión, destinado a ofrecer al modelista una completa referencia gráfica desde el mismo aspecto general hasta ínfimos detalles como el cableado de los componentes del sistema eléctrico, el alambre que sujeta



NSR 500 1984

Formato Tapa blanda, 150 mm x 210 mm, 93 págs. Color, inglés

Precio 24,00 €

ISBN 978-84-16-05205-9

Editorial Komakai

Disponible en Spotmodel.com

las empuñaduras del manillar o el que se emplea como precinto de seguridad para los tornillos que fijan las pinzas de freno, por poner algunos rebuscados ejemplos. El volumen, encuadernado con lomo e impreso en papel de grueso gramaje y gran calidad, se reparte en seis capítulos dedicados a tren delantero, ruedas, aerodinámica, tren posterior, motor e interior.

Si eres entusiasta de las carreras de 500 de la década de 1980, también es probable que te hagas una idea de lo especial de este libro desde el punto de vista técnico.

Quizá recuerdes que aquella Honda NSR 500 de 1984 fue la primera de toda una estirpe de máquinas con motores V4 que entre 1985 y 2001 ganaron nada menos que diez títulos mundiales de pilotos y otros tantos de constructores. Sin embargo, la configuración técnica de la versión primigenia de 1984 también es única por lo radical de su concepción.

Convencidos de la idoneidad de un bajísimo centro de gravedad, los ingenieros de HCR tomaron decisiones como emplazar el depósito de combustible bajo el motor o ubicar los sistemas de escape por encima de este. Todo ese singular despliegue técnico queda debidamente detallado en esta obra, cuyo interés traspasa la frontera del modelismo para acaparar la atención de los apasionados de la ingeniería de competición sobre dos ruedas. **M**



HONDA RC174 AND RC166 IN DETAIL

El Volumen 5 de la serie Photograph Collection for Scale Modeling, editado por Model Factory Hiro, es también una guía visual de gran detalle para modelistas, en esta ocasión dedicada a las Honda RC174 de 350 cc y RC166 de 250 cc que competían en el Mundial en la década de 1960. Bajo el manejable formato de revista, a lo largo de sus páginas ofrece más de 170 imágenes de estas dos exóticas máquinas con motores de «cuatro tiempos» de seis cilindros en línea que Honda puso en pista en la época dorada de las llamadas Screaming multis de la firma japonesa. Las imágenes están tomadas en el museo Honda Collection Hall y los exteriores del complejo Twin Ring Motegi, y su nivel de detalle es espectacular. Este volumen está editado como complemento al kit a escala 1/12 de la Honda RC166 que comercializa Tamiya [referencia 14113], fabricante que también cuenta en su catálogo con kits en metal para este modelo con llantas con radios, suspensión delantera, kit de arrastre y otros detalles. El editor de la publicación, MFH, también comercializa una exclusiva línea de maquetas 1/12, entre las que destacan máquinas tan exclusivas como las Honda NR500 de 1979 y la Elf 5 de 1988, así como varias versiones de las Suzuki GSXR1000 de Yoshimura en las 8 Horas de Suzuka.



HONDA RC174 AND RC166 IN DETAIL

Formato Revista, 300 mm x 210 mm, 32 págs. Color, inglés

Precio 11,88 €

ISBN 9784905248729

Disponible en Sportmodel.com



MALETAS SHAD SH38X EXPANDABLE

EXPANDIBLES

CUANDO HACES GRANDES VIAJES, EN OCASIONES HASTA EL MEJOR EQUIPAMIENTO SE PUEDE QUEDAR PEQUEÑO. SHAD LE HA PUESTO REMEDIO CON SUS NUEVAS MALETAS SH38X EXPANDABLE.

TEXTO: MOTOCICLISMO. FOTOS: SHAD.



Las SHAD SH38X Expandable se dieron a conocer en la pasada edición del EICMA de Milán, y se han convertido en las únicas maletas laterales expandibles del mercado, adaptables a la última generación de motocicletas de alta gama. Un equipamiento ideal para cualquier usuario de moto que valore disponer de un extra de capacidad de carga (hasta un casco) en un momento determinado. También es ideal para todos aquellos motoristas que quieran reducir la anchura de su moto con la maleta instalada, y así mejorar la seguridad en sus desplazamientos y la agilidad en la conducción.

SHAD ha creado con las SH38X Expandable un conjunto de equipaje que destaca por su mecanismo expandible, basado en un concepto procedente de la arquitectura: la tensegridad. Se trata de un innovador sistema mecánico de tensión compensada, que permite expandir y contraer la maleta

telescópicamente, en cuestión de segundos y de manera uniforme. Esta tecnología se ha adaptado a las necesidades del mundo de la moto, para crear un concepto inédito hasta la fecha, que SHAD ha denominado Tensegridad Dinámica.

A través de este sistema, las SH38X se expanden 70 mm, lo que incrementa un 40 % su volumen, permitiendo guardar un casco modular XL ECE 22.06 en su interior. Ello las convierte en las maletas para un casco modular más compactas del mercado. La maleta es compatible con los sistemas de fijación laterales 3P y 4P System, y se pueden instalar en más de 200 modelos de motos existentes en el mercado.

Asimismo, su sistema de cierre "Double Locking System" permite bloquearla sobre la fijación e impide el acceso a su interior. Este sistema exclusivo convierte las nuevas SH38X Expandable en una alternativa segura para todo tipo de trayectos.

Se presentan en un acabado en aluminio que, junto al baúl SH59X, permite disponer de un conjunto de baúl y maletas laterales expandibles. También están disponibles en su versión carbono, haciendo conjunto con el baúl SH58X Expandable. Las maletas cuentan con dos redes interiores que permiten asegurar los objetos del interior para que no se caigan y guardar pequeños objetos o documentación. Por último, se incluye un bombín extra, para poder unificar el cierre si se dispone de un baúl y así emplear simplemente una sola llave.

Como opciones, se ofertan una bolsa interior expandible, adaptadores para las fijaciones 4P, y tapas de color para personalizar las maletas en función el color de la moto. El PVP recomendado de las maletas SH38X Expandable es de 650 euros, y en el caso de la versión Carbon es de 550 euros. Para más información: www.shad.es. **M**

EQUIPAMIENTO



449

EUROS

Bell Eliminator

La entrada en vigor de la normativa la ECE 22.06 ha motivado la actualización del Bell Eliminator. Se ha logrado manteniendo gran parte de sus características, como su calota exterior en fibra de vidrio. También mantiene señas de los cascos de antes, o de los actuales modelos de competición, como el cierre por doble hebilla, aunque el tradicional corchete para sujetar el sobrante de la cinta se sustituye por un práctico sistema magnético. También recurre a otras soluciones habituales en los cascos de la marca Bell, como los acolchados interiores desmontables y en materiales antibacterianos; la pantalla Pro-Vision de doble panel para evitar la formación de vaho; o el sistema de ventilación Velocity Flow Ventilation con mecanismo de regulación FlowAdjust. Las versiones monocolor parten de los 449,95 €, y las gráficas GT Gloss y Steve McQueen se sitúan en 474,95 €. Inf.: mybih.com.

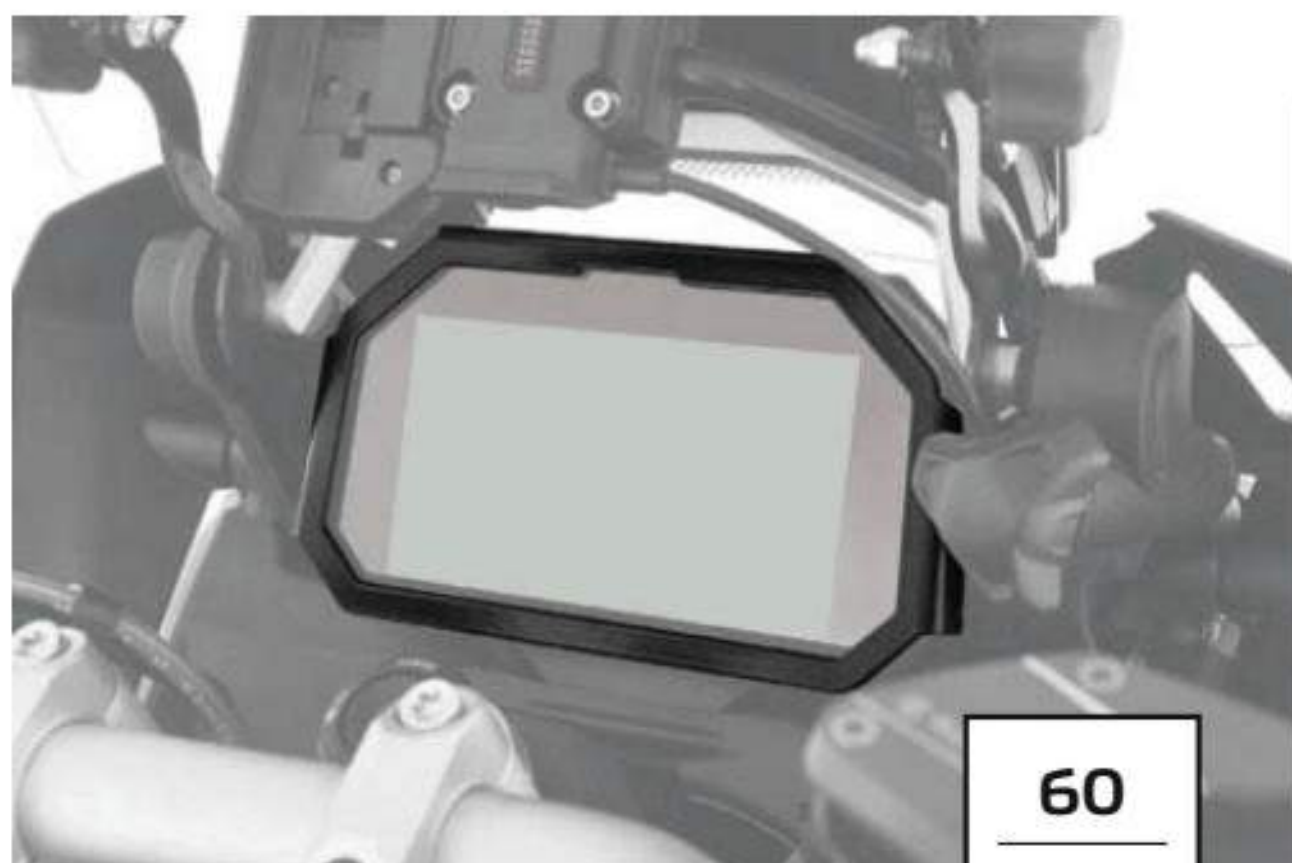
Givi Demi-Jet 11.7

El 11.7 se trata de un casco abierto o de tipo "jet", que se propone como una solución ideal para desplazamientos urbanos, gracias a su notable compacidad y su gran ligereza, que permiten guardarlo en scooters con baúl pequeño y/o transportarlo sin esfuerzo. Este Givi emplea una calota en material termoplástico y cuenta con homologación ECE 22.06. Su confección en tres tamaños diferentes ha permitido ofrecer una amplia gama de tallas, también las más pequeñas, para que los más jóvenes puedan acompañar a sus mayores en los desplazamientos urbanos. El cierre micrométrico, los interiores hipoalergénicos y desmontables, y la pantalla con tratamiento para reducir el riesgo de arañazos son otros de sus aspectos destacados. Su precio de venta al público parte desde los 99 euros. Inf.: givi.es.



99

EUROS



60

EUROS

PROTECCIÓN DISUASORIA

Llevar tantos años diseñando accesorios para motos BMW, ha permitido al fabricante de accesorios Wunderlich conocer casi todos los secretos de las motos alemanas. También, los menos positivos, como ocurre con el cuadro de instrumentos de las R 1250 GS/ GS Adventure, cuya sencilla fijación a la moto lo convierten en un objetivo habitual para los "amigos de la ajeno". Por ello, Wunderlich propone este marco metálico que obstaculiza notablemente el acceso a la tornillería y causa un efecto disuasorio al ralentizar mucho la operación de los cacos. Inf.: wunderlich.de/es.

SPIDI J-CARVER

Los J-Carver son unos pantalones de estilo vaquero diseñados para motoristas masculinos y femeninos, que destacan por un diseño minimalista y versátil. Su corte de tipo "slim" y patrón ceñido no está reñido con una buena movilidad. Esto es gracias a que se han confeccionado mediante una combinación de Cordura y algodón, por lo que aúnan elasticidad y resistencia a la abrasión, como lo acredita su certificación en clase A según la normativa europea. Además, las zonas de las rodillas están reforzadas con protecciones Warrior Lite [Nivel 2 según normativa CE EN1621-1]. Éstas son desmontables y también se pueden ajustar en altura, para una mayor personalización según los gustos de cada usuario.
Inf.: spidi.es.

139
EUROS



ELEVEIT STRATOS WP

Las Stratos WP de Eleveit se inspiran en las zapatillas de "trekking" y procuran una reducción de la fatiga del pie durante la conducción y al caminar. Las suelas Extreme Light presentan un marcado relieve para optimizar el agarre sobre las estribas y en el suelo. Se complementa con una entresuela de EVA con tecnología de absorción de impactos y que también reduce el efecto de las vibraciones mecánicas. Sobre la plataforma de apoyo encontramos un calzado de caña baja que combina membrana impermeable E-Dry con membrana Ripstop, un grueso tejido de nylon que añade resistencia al desgarrar y prolonga la vida de la zapatilla. También cuenta con goma reforzada en el empeine y el talón. El cierre combina los tradicionales cordones entrecruzados con velcro en la caña.
Inf.: eleveit.it.

179
EUROS



Kappa K'Force

La marca italiana ha presentado su nueva línea de maletas en aluminio K'Force, en la que propone diferentes opciones en cuanto a capacidad de carga, especialmente para los que planean largas aventuras en las que tendrán que llevarse la "casa a cuestas".

La serie K'Force en materia de "top cases", o baúles, contempla tres capacidades diferentes, desde los 42 litros del modelo más compacto (400 €), a los 58 litros del más grande (500,50 €) y los 48 litros de la opción intermedia (472 €).

Todos están fabricados en aluminio, combinado con acero inoxidable para la cerradura y las bisagras, y tecnopolímero reforzado en las esquinas y otros puntos expuestos a roces, como los enganches de las cintas.

Cómo no, Kappa ha recurrido al sistema Monokey que agiliza las operaciones de fijar el baúl en su soporte y abrirlo con una sola llave. La cobertura metálica del sistema Security Lock impide la entrada de suciedad a la cerradura y dificulta los posibles robos.

En los tres tamaños, el baúl K'Force está disponible en acabado aluminio vivo o anodizado negro, suponiendo este último acabado unos 49 euros a mayores en cada caso.

La línea K'Force también propone un pack de maletas laterales para los que necesiten aumentar todavía más

la capacidad de carga de su moto. En sintonía con los "top case", estas maletas también emplean una estructura principal en aluminio que se completa con cerraduras de "inox" y esquinas protegidas con plástico duro.

También cuentan con soportes en la zona superior para sujetar objetos mediante cinchas y cerraduras Monokey Cam Side. La oferta se divide en dos tamaños, 37 y 48 litros, en precios de 790,50 € la opción pequeña y de 812,49 €, la grande; precios a los que hay que sumar 67 € si queremos la opción anodizada.

Inf.: kappamoto.com.



1983

BENELLI 900 SEI

BENELLI SE EMPLEÓ A FONDO PARA NO SUCUMBIR ANTE LA AVALANCHA DE NUEVOS MODELOS QUE NO PARABAN DE FABRICARSE EN JAPÓN EN LOS AÑOS 70 Y 80 DEL SIGLO PASADO. LA 900 SEI FUE EL ÚLTIMO INTENTO DE LA FIRMA ITALIANA PARA HACER FRENTE A LA "INVASIÓN" JAPONESA, AUNQUE SU LUCHA SE PUEDE DECIR QUE FUE INFRUCTUOSA.

TEXTO: VÍCTOR GANCEDO. FOTOS: JAIME OLIVARES. PROPIETARIO: ALEJANDRO PINO.

En 1974 Benelli sorprendió al mundo con la 750 Sei, la primera moto de fabricación en serie que utilizaba un motor de seis cilindros en línea. Con ella la firma italiana de Pésaro se adelantó a los fabricantes japoneses en lo que respecta a este tipo de mecánicas, pues la Honda CBX1000 llegó en 1978 y la Kawasaki Z1300 un año después. Para desarrollar el hexacilíndrico en línea de la Sei los ingenieros de Benelli partieron del motor de cuatro cilindros de su 500 LS, "añadiéndole" un cilindro más a cada lado para llegar a los 748 cc.

Pero Alejandro De Tomaso, propietario y diseñador de Benelli entonces, no se quiso quedar ahí y, continuando con su guerra particular con los fabricantes japoneses, en 1979 puso en escena la 900 Sei. Este modelo de 906 cc anunciaba 16 CV más que la "siete y medio" y mejoraba en otros muchos aspectos técnicos a su antecesora. Además lucía un diseño más deportivo, conseguido gracias a un "cupolino" anclado a la dirección y que envolvía el gran faro redondo, y a un depósito que formaba un solo cuerpo con las tapas laterales. El asiento de nueva factura seguía a la perfección la línea superior del citado depósito y su parte trasera estaba bordeada por un pequeño colín decorado a juego con el resto de la carrocería. El diseño de la 900 Sei, sin lugar a dudas, estaba inspirado en el de la Benelli 250 Quattro de 1975.

La Benelli 900 Sei se mantuvo en producción hasta 1989 y en ese tiempo se comercializó en cuatro versiones. La unidad de las fotos es una MK3 de 1983, la variante que estuvo en el catálogo de la marca durante más tiempo. De todos modos, salvo cambios en el diseño del "cupolino" y en la decoración, la 900 Sei se mantuvo prácticamente inalterada en lo referente a características técnicas durante los 10 años que estuvo a la venta. En esa década se fabricaron menos de 2.000 unidades, por lo que hoy en día es un modelo valorado y difícil de localizar.

NUEVAS COTAS INTERNAS

Para pasar de 748 a 906 cc en Benelli aumentaron tanto la carrera como el diámetro de sus pistones, pasando a ser de 60,0 x 53,4 mm respectivamente. Como en la "siete y medio", cada cilindro contaba con dos

SUPERABA CLARAMENTE A LA 750 CC **EN ACELERACIÓN DESDE PARADO**





EL MOTOR DE SEIS CILINDROS TENÍA UN FUNCIONAMIENTO SUAVE Y UN GRAN SONIDO



válvulas movidas por un solo árbol de levas en cabeza, aunque también se incrementó el diámetro de éstas. Con la idea de hacer el motor más longevo y suavizar aún más su funcionamiento, la relación de compresión descendió ligeramente hasta 9,5:1. Por otro lado, en Pésaro decidieron mantener la batería de tres carburadores Dell'Orto de 24 mm y la caja de cambios de cinco relaciones sin apenas modificaciones, por lo que, aunque la respuesta era más contundente, la velocidad máxima era muy parecida a la de su antecesora, rondando los 200 km/h. Sin embargo, el embrague, punto flaco de 750 Sei, fue convenientemente reforzado y pasó a ser en seco en lugar de en baño de aceite. Otro cambio importante fue que el alternador pasó de ir colocado tras el bloque de cilindros a montarse en la punta izquierda del cigüeñal. El encendido electrónico fue otra novedad muy bien recibida y que, entre otras cosas, facilitaba la puesta en marcha, algo que permitió eliminar la palanca de arranque y confiar esta función plenamente al arranque eléctrico. El sistema de escape fue igualmente simplificado y en lugar del bonito "6 en 6" de la 750 Sei se optó por un "6 en 2", más sencillo y económico, además de más silencioso. Otro detalle digno de mención era la cadena doble de la transmisión secundaria, una solución que se presentó como revolucionaria pero que no fue tal, porque no lograba aumentar su vida de manera sustancial. Además añadía peso en este punto tan importante y suponía un mayor desembolso económico

Técnica

Motor: 4 T, 6 cil. en línea.
Refr: Por aire; **Distribución:** SOHC, 2 V por cilindro;
Diámetro x carrera: 60,0 x 53,4 mm; **Cilindrada:** 906 cc; **Potencia máx. dec.:** 80 CV a 8.400 rpm;
Par máx. dec.: 77 Nm a 6.100 rpm; **Alimentación:** 3 carburadores Dell'Orto VHB de 24 mm; **Cambio:** 5 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena doble; **Chasis:** Doble cuna cerrada de acero; **Basculante:** 2 brazos simétricos de acero; **Suspensión del.:** Horquilla telescópica; **Diámetro barras/Recorrido:** 38/130 mm; **Suspensión tras./Recorrido:** 2 amortiguadores laterales / 90 mm; **Freno del.:** 2 discos de 300 mm. Pinzas: 2 pistones opuestos; **Freno tras.:** Disco de 260 mm. Pinza: 2 pistones opuestos; **Rueda del.:** 100/90-18"; **Rueda tras.:** 120/90-18"; **Cap. depósito:** 16,5 litros; **Peso vacío/lleño:** 220/249 kg; **Dist. entre ejes:** 1.460 mm; **Altura asiento:** 780 mm.

a la hora de sustituir el kit. Con todo esto, la 900 Sei anunciaba una potencia máxima de 80 CV a 8.400 rpm y un par máximo de 77 Nm a 6.100 rpm.

El chasis de doble cuna cerrada realizado con tubos de acero era semejante al de la "siete y medio", pero fue retocado en varios puntos. Aparte de más robusto y rígido, contaba con nuevas geometrías, y el motor estaba anclado más adelantado y alto. Para mejorar aún más la estabilidad y el confort de marcha, el basculante de dos brazos de acero era más largo y las suspensiones eran totalmente nuevas. Los amortiguadores laterales poseían muelles de paso variable y la horquilla firmada por Marzocchi tenía unas barras de 38 mm de diámetro.

En el apartado de frenos la 900 Sei contaba con dos discos delanteros de 300 mm y uno trasero de 260 mm, mordidos en los tres casos por pinzas Brembo de dos pistones opuestos. Desaparecía, por tanto, el tambor trasero de su antecesora, criticado por ser difícilmente dosificable. Como en algunos modelos de Moto Guzzi, marca que también pertenecía al grupo De Tomaso, la frenada era "integral", actuando sobre uno de los discos delanteros al presionar la maneta derecha, y sobre el otro delantero y el trasero al pisar el pedal.

Del mismo modo, entre los componentes de la parte ciclo destacaban las llantas de fundición de aluminio que sustituían a las de radios de la 750 Sei. Montaban neumáticos sin cámara en medidas 100/90-18" y 120/90-18". **M**

RALLY DE CENTENARIOS

Entre el 8 y el 10 de junio, tuvo lugar en la población soriana de El Burgo de Osma y su comarca la segunda edición del Rally Centenarios, organizado por la Federación Española de Vehículos Antiguos. Acudieron a la cita un total de 39 ejemplares, de los que cinco eran motocicletas con los cien años ya cumplidos, siendo la más veterana una BSA H de 1914 provista de sidecar y perteneciente a la colección de Julián Sesma. A lo largo de las tres jornadas, los participantes realizaron tres rutas al Monasterio de la Vid, Berlanga de Duero y Calatañazor, todas ellas por deliciosas carreteras sin apenas tráfico y en las que pudieron disfrutar a los mandos de sus monturas. En definitiva, un evento bienal interesante para los entusiastas, tanto por el atractivo de la zona como por ser idónea para rodar con este tipo de máquinas.



LLOTJA DE SILS

El entorno de la estación ferroviaria de Sils se convirtió un año más en el evento más importante de nuestro país dedicado a los vehículos de colección. De entrada gratuita y celebrada durante el 1 y 2 de junio, la 45ª edición de la Llotja de Sils reunió a más de 150 expositores, que acudieron con material tan diverso como piezas de vehículos antiguos, repuestos, revistas, catálogos, miniaturas, juguetes añejos y bibliografía. También había una notable cantidad de motos clásicas y antiguas dispuestas para cambiar de dueño, con presencia mayoritaria de monturas de trial, enduro y cross. Asimismo, las Vespa y Lambretta se vendían rápido y también era posible lograr por 4.000 euros con una Laverda 750 HF bien conservada, todo ello en un lugar repleto de entusiastas deseosos de conseguir la moto buscada o la pieza que necesitan.



Contaba con dos relojes analógicos idénticos a los de la 750 Sei, con su colocación invertida en una carcasa. La transmisión secundaria poseía una cadena doble, con dos piñones y dos coronas en paralelo.



BENELLI 250 QUATTRO

Hay que reconocer que Alejandro De Tomaso fue un hombre valiente que, a pesar de contar con muchos menos medios, intentó plantar cara a los fabricantes japoneses que en los años 70 decidieron conquistar el mundo con sus motos. Tras la 750 Sei puesta en escena en 1974, un año después lanzó al mercado la 250 Quattro, una moto de 231 cc movida por un "rabioso" motor de cuatro cilindros en línea que se alimentaba a su vez por una batería de cuatro carburadores. Anunciaba 28 CV a 10.500 rpm, un régimen

de giro muy alto para un motor "de calle" de aquella época. Para su contenida cilindrada, sin lugar a dudas, fue una moto adelantada a su tiempo, pues además de una imagen atrevida, incluía llantas de aleación y freno de disco en el eje delantero. De su diseño y desarrollo se encargó el ingeniero Lino Tonti con el objetivo de revolucionar el mercado con una moto que por su cilindrada no pagaba impuestos en la Italia de entonces. Pocos años después, sus líneas fueron aprovechadas para diseñar la carrocería de la 900 Sei.



MOTOFLASH

[OFF ROAD]



KTM 450 SMR

La marca austriaca es una de las pocas que comercializa actualmente una auténtica moto de supermotard lista para competir según sale de la caja. La 450 SMR es un modelo que se basa en la 450 SXF de motocross, pero adaptada a los circuitos de asfalto mediante los pertinentes cambios en las ruedas, los frenos y las suspensiones. Es por ello, que la versión 2025 de la supermotard austriaca se beneficia de las mejoras introducidas recientemente en su hermana de cross. Los cambios afectan principalmente al bastidor, mediante la

reducción de material en puntos concretos para reducir la rigidez general y conseguir una mayor agilidad. También se han revisado las bieletas -menor fricción-, las estriberas y la carrocería, mientras que en la suspensión delantera vemos que se ha descartado la horquilla neumática del modelo de cross en favor de una WP Xact con muelles de acero.

Los cambios motrices se reducen al diseño de la caja del filtro y la tobera entre ésta y el cuerpo de inyección. Del modelo anterior se mantienen otros elementos como los frenos Brembo, las llantas Alpina y los neumáticos Metzeler SM K1. La 450 SMR estará disponible a partir de septiembre. Inf.: [ktm.com](https://www.ktm.com).



HONDA OFF ROAD

Honda contempla en su gama CRF las variantes F, que están pensadas como modelos de iniciación. La oferta contempla tres propuestas con motores de cuatro tiempos, encabezadas por la CRF125F -la de la foto-, disponible con ruedas de 14/16 pulgadas, y también de 17/19, y que viene con cambio manual de 4 marchas con embrague. La CRF110F es la mediana, con arranque eléctrico/pedal y cambios de 4 marchas con embrague automático. Por último, la CRF50F es la propuesta para los más pequeños, con su motor de 3 marchas sobre un embrague automático y ruedas de 10". Las tres lucen nueva decoración en 2025 a imagen de las CRF R de competición.

Inf.: www.honda.es.



GASGAS MC 85 2025

El trabajo de los técnicos para con la nueva MC 85 se ha centrado en lograr un conjunto más fácil de manejar. Para ello, se emplea un nuevo chasis que resulta más estable y también más preciso en las curvas. También se trabajado en el amortiguador trasero WP Xact, que resulta más corto para rebajar la altura del asiento. Asimismo, se han realizado otros cambios en el basculante, las estriberas, el asiento y toda la carrocería.

En lo que respecta al motor, la versión 2025 de la MC 85 adopta cambios en la culata, el encendido, la bujía, el sistema de escape, la caja del filtro y el carburador Keihin. Todo, con el objetivo de mejorar la entrega en bajos y medios. También se han hecho otros cambios con el fin de mejorar la fiabilidad y la durabilidad mecánica, como el tambor del selector del cambio con diferente tratamiento y los nuevos radiadores confeccionados por Pankl.

Inf.: gasgas.com.



SELECCIÓN DE ESPAÑA

Se ha hecho pública la lista de los pilotos que formarán los distintos equipos que representan a España en los ISDE 2024 que se celebran en Galicia del 14 al 19 de octubre. Cristóbal Guerrero, seleccionador nacional, he conformado cuatro equipos sólidos para pelear por los puestos de honor en cada categoría, de nuevo con Josep García al frente, como piloto estrella, que además intentará ganar en la scratch como ya hizo años anteriores. Junto a Josep estarán Sergio Navarro, Julio Pando y Jaume Betriu en la categoría Senior.

En la clase junior, nuestros representantes serán los jóvenes Albert Fontova, Alex Puey y Yago Domínguez. Por su parte, en la Selección Española Femenina estará integrada por Mireia Badía, María San Miguel y Sandra Gómez. Todos buscarán obtener los mejores resultados en la gran cita de las "Olimpiadas" del enduro que tendrán lugar en la población de Silleda [Pontevedra].



TONI BOU X 35

El español Toni Bou se ha proclamado Campeón del Mundo de TrialGP 2024 de forma matemática en la cita francesa de Cahors, la penúltima de la temporada, en la que ha conseguido su noveno triunfo de la temporada en diez pruebas disputadas. Con 197 puntos de 200 posibles, Bou aventaja en 47 a su compañero Gabriel Marcelli, lo que le sirve para certificar su 35º título mundial, el 18º en la modalidad outdoor.

Bou dejó la victoria y el título vistos para sentencia en la primera vuelta, donde apenas sumó 6 puntos y adquirió un colchón suficiente para rubricarlo en la segunda, en la que sumó 7 puntos; y en la que la gran actuación de Jaime Busto [2 puntos] solo le sirvió para superar a Marcelli y terminar segundo. Esta ha sido la victoria número 152 y el podio número 208 para el piloto de Montesa.

En octubre tendrá la oportunidad de asegurar un nuevo doblete si certifica el título de X-Trial, que lleva encarrilado tras la disputa de cuatro de las siete rondas.

DEBUT DUCATI DESMO450 MX

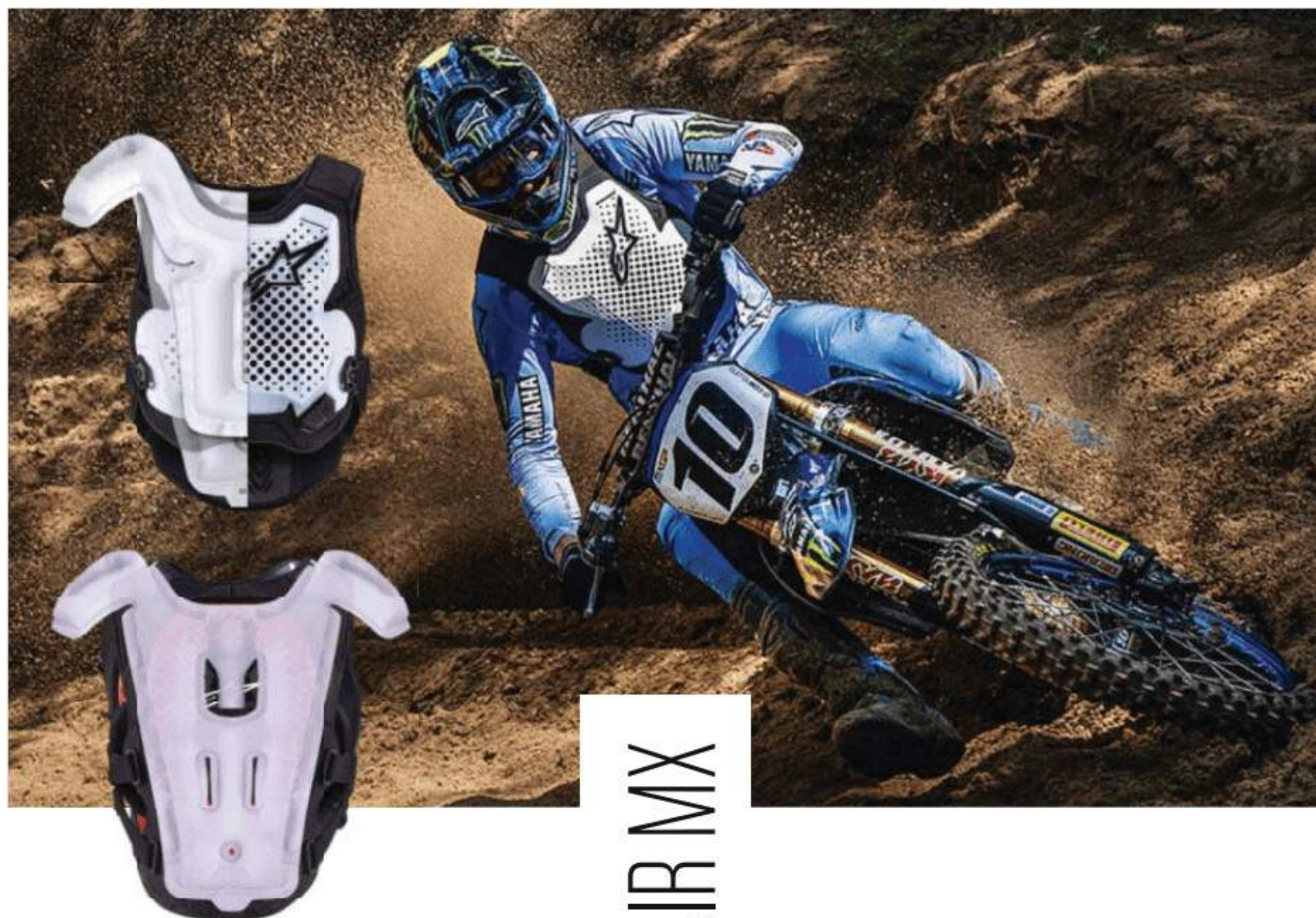
Ducati continúa a buen ritmo en el desarrollo de su futura moto de cross, la Desmo450 MX, que ya había debutado en competición dentro del certamen nacional italiano, en el que la marca de Bolonia y su piloto Alessandro Lupino están al frente de la provisional. En agosto llegaba un nuevo hito para la marca italiana con el debut en el Mundial de MXGP, sobre el circuito neerlandés de

Arnhem y con motivo de la 16ª prueba del certamen mundialista. El multicampeón italiano Tony Cairoli era el encargado de pilotar la Desmo450 MX, logrando una prometedora 7ª posición en la clasificatoria del sábado. Ya el domingo, Cairoli terminaba 15º en la primera manga tras una mala salida, mientras que en la segunda se retiraba antes de tiempo por problemas técnicos. Pese a ello, Cairoli y Ducati se mostraban satisfechos con la evolución de la moto cuyo lanzamiento se espera para el verano de 2025.



EQUIPAMIENTO

[OFF ROAD]



TECH-AIR MX

El Alpinestars Tech-Air MX es el primer airbag para la práctica del motocross. Consiste en un peto que integra protección pectoral y espaldera, y en cuya cara interna se aloja el sistema airbag. Cuenta con un acelerómetro de tres ejes y un giroscopio de tres ejes que monitorizan los movimientos del piloto en todo momento y los retransmite a la centralita en un milisegundo. En función de los datos recibidos, el sistema reconoce la situación de riesgo y activa el mecanismo de inflado (alojado en la joroba de la espaldera), proceso que sólo lleva 40 milisegundos, y que suministra presión a un flotador que cubre tanto el pe-

cho, como la espalda y los hombros. Según la marca, el Tech-Air MX cuadruplica el nivel de protección de un peto convencional. El sistema está previsto para que se active hasta seis veces antes de tener que sustituir el acumulador de gas, algo que podrá realizar el propio usuario. La batería ofrece una autonomía de 30 horas. También incorpora tecnología Bluetooth para controlar el sistema desde el móvil e incluso registrar coordenadas GPS. El Tech-Air MX ya está disponible para pilotos profesionales y se espera que salga a la venta al público a mediados de 2025.

Inf.: alpinestars.com.



PUTOLINE 2T

El fabricante de lubricantes contempla en su catálogo una decena de aceites para motores de dos tiempos, y varios de ellos específicos para motos off road. La propuesta comienza con el MX-5, un aceite sintético pensado para motos de enduro y motocross en uso de lo más variados, y está pensado para prevenir la formación de carbonilla. A continuación, encontramos el MX-7, para motores que se usan habitualmente a regímenes altos y en condiciones de altas temperaturas. Por otro lado, el MX-9 es el "tope de gama" de la marca y está pensado para motos de alta competición. Están disponibles en recipientes de diversas capacidades.

FLY RACING REVEL LITE

La marca norteamericana Fly Racing contempla en su catálogo elementos de protección pectoral para usuarios de moto de campo, como la línea de petos Revel. Entre ellos, el modelo Revel Lite, que se trata de un peto o "chaleco" que integra la pechera y la espalda. Se presenta como una protección muy indicada para la estación veraniega por su gran capacidad de ventilación, gracias a profusas perforaciones frontales y traseras que garantizan un buen flujo de aire sin renunciar a ir protegidos. Es un peto certificado y confeccionado en material plástico recubierto internamente de espuma BioFoam y con refuerzos en goma TPR. Se puede utilizar por encima o por debajo de la camiseta. Disponible en colores negro y blanco y dos tallas (S/M y L/XL). Inf.: mybihr.com.



159
EUROS

SCOTT 6DAYS ESPAÑA

Durante la tercera semana del próximo mes de octubre, entre los días 14 y 19, tendrá lugar la 98ª edición de los Seis Días Internacionales de Enduro en la población gallega de Silleda [Pontevedra]. En homenaje a esta prestigiosa prueba, la marca Scott ha vuelto a preparar una temporada más una edición especial de sus gafas Prospect, las más elaboradas de la firma americana, en este caso con los colores de la bandera española. Los tonos de la rojigualda están representados tanto en el marco de las gafas como en la cinta de las mismas, donde no falta un bordado conmemorativo de los 6Days. Pilotos oficiales de la marca, como el español Josep García, portarán durante la prueba en Silleda estas gafas que también está a la venta al público a un precio de 119 euros. Inf.: scott-sports.com.



119
EUROS



Leatt 2025 COLECCIÓN DE EQUIPAMIENTO OFF ROAD

En el presente curso, la marca creada en 2004 por el neurocirujano Chris Leatt celebra su vigésimo aniversario dentro del segmento del equipamiento para moto de campo. La firma sudafricana llegó para revolucionar ciertamente el sector con el lanzamiento del innovador collarín cervical Neck Brace. Su actividad se expandió rápidamente al desarrollo de un sinfín de elementos de protección como cascos, botas, petos, rodilleras, gafas, guantes, conjuntos textiles, ropa trail... Siempre, con la innovación y el ingenio propio como principales premisas, las mismas que se han aplicado a la nueva colección 2025 de Leatt.

El conjunto de media gama, denominado 4.5, es el que adopta más cambios, con la introducción del sistema Hypolon Belt que consiste en una cintura que rodea todo el contorno del pantalón y asegura una fijación más precisa. La tecnología Twisted Yarn es otra de las novedades del pantalón, consistente en un nuevo material que aúna resistencia y flexibilidad. Además, Leatt también estrena la versión 4.5 Women con un diseño específico para la anatomía femenina. Por otro lado, la marca sudafricana ha introducido

varios productos nuevos en su oferta de gafas de protección. Por un lado, llegan dos nuevas lentes, una con tecnología fotocromática que se oscurece y se aclara de forma automática en función de la luz ambiente; y la lente Cryztal, que realza el contraste y la claridad de los colores para optimizar la nitidez general. La primera está disponible para las gafas Velocity 6.5, mientras que la Cryztal es aplicable a las Velocity 6.5 y las Velocity 5.5.

Por otra parte, se incorporan al catálogo las gafas Vizion 3.5, que se proponen como unas gafas accesibles mediante una estructura más flexible y compacta que las Velocity.

El resto de productos, como las botas y los cascos, no reciben cambios técnicos pero sí adoptan nuevos colores y gráficas renovadas.

Inf.: leatt.com.





SCORPA SCF 300

ZONA NARANJA

SCORPA SIGUE MARCANDO SU ZONA NARANJA. UN ESPACIO AL QUE ACCEDEN LOS ATRAÍDOS POR LA POSITIVIDAD QUE TRANSMITE LA MARCA Y, EN PARTICULAR, EL COLOR NARANJA. LA SEGUNDA VERSIÓN DE LA SCF 300 CON INYECCIÓN LLEGA MUY "VITAMINADA", PLENA DE VITAMINA C, DE LA NARANJA.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: ALEJANDRO CUBINO.

Scorpa resiste en el mercado, y su SCF 300 se mantiene como propuesta trialera destacada, comparando arquitectura con la Sherco SC Factory, excepto en la estética de la óptica delantera y los colores.

Cierto que recuperar la confianza del cliente no es fácil pero esta segunda edición de la saga SC de inyección lo conseguirá con la lista de mejoras introducidas tanto para cuidar la fiabilidad como para darle mejor rendimiento que le faltó a la primera serie.

RENACER

El motor de la Scorpa, origen Sherco, y sus accesorios han sido los componentes en el más han trabajado los ingenieros de la marca. Partiendo del nuevo bloque motriz presentado en 2023, que redujo en 4,5 kilos el peso comparado con el del 2022, quedando en 16 kilos, el trabajo se ha centrado en electrónica, inyección, embrague y arran-

que. El cigüeñal es un 13 % más ligero y crece en diámetro, aportando una mayor inercia. La caja de cambios, de cinco velocidades, pesa sólo 500 gramos. El nuevo cilindro dispone de 7 transfers, en vez de 5 como el modelo anterior, habiendo mejorado su refrigeración al crecer en un 24 % la superficie de enfriamiento. Además, recibe una nueva bomba de gasolina y conector de aluminio de la propia bomba. Como complemento, el inyector es diferente, recibiendo a su vez unos nuevos mapas de potencia para optimizar la respuesta y lograr una entrega más progresiva. El embrague igualmente se ha reforzado para conseguir incrementar su fiabilidad y durabilidad, además de garantizar buena estanqueidad de la tapa. El embrague de diafragma tiene tres posiciones de regulación para modificar el comportamiento del mismo y también su flexibilidad. La tapa del embrague está fabricada en magnesio y dispone de una mirilla para revisar el nivel

del aceite, que es de 450 cc. Retoques con los mismos objetivos los aplicados en el sistema de arranque, con el eje del pedal de arranque reforzado y rediseñado, incorporando una nueva palanca de arranque. El sistema eléctrico se ha sometido a profunda revisión y se ha optimizado entero, disponiendo de un nuevo regulador. La configuración elec-

EL BUEN COMPROMISO DEL MOTOR Y EL CHASIS HACEN QUE LA NARANJA MECÁNICA RESULTE MUY EFECTIVA

Destaca la nueva solución de las bieletas: dispone de una única central y no dos como en el modelo anterior, de forma que se reduce la fricción y el sistema trabaja con más suavidad.

El bastidor aporta buena dosis de estabilidad en la parte frontal con destacada capacidad de tracción para el tren trasero. Ahora es común totalmente con el de la Scorpa, salvo por la diferencia del color.

Buen trabajo ofrece la horquilla Tech. Sobre ella queda fijado un nuevo manillar Neken. Esta versión cuenta con otro mando de acelerador con un tiro diferente y tacto más suave.

El cigüeñal es un 13 % más ligero que el anterior y también crece en diámetro, logrando una mayor inercia del motor.



La gran novedad de la SC 300 Factory es el amortiguador trasero BOS, acompañado de modificaciones en las bieletas.

trónica cuenta con sistema de doble chispa para optimizar el rendimiento en la gama baja y media de revoluciones.

Gran novedad en esta edición 2024 es el estreno de un nuevo amortiguador, suministrado por el reconocido fabricante francés BOS. Es novedad el manillar Neken, donde encontramos un nuevo mando de acelerador, suministrado por Domino, pero ahora con un tacto más suave para mejorar el control y el confort de pilotaje.

PREDISPOSICIÓN

Notable mejora en esta versión que corrige las impresiones que comenté en la variante 2023. Sobre todo en lo referente al acabado de la moto y los ajustes de ciertas piezas. Ahora, todo en su sitio, todo bien terminado. En la parte ciclo tenemos un buen aliado en el bastidor que aporta estabilidad y mucha tracción. Ciertamente se percibe respuesta de moto racing, con carácter, a

Técnica

Precio: 8.990 €; **Motor:** 2T, 1 cil. en vertical, refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 79 x 60 mm; **Cilindrada:** 249 cc; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 6 relaciones; **Chasis:** Tubular de acero; **Suspensión del/tras.:** Horquilla convencional Tech con barras de 39 mm. (160 mm recorrido) / Monoamortiguador Bos (174 mm recorrido); **Freno del./tras.:** Un disco de 185 mm. Pinza Braktec de dos pistones/ Disco de 185 mm; **Ruedas:** 2,75-21" / 4,00-18"; **Capacidad depósito:** 2,4 litros; **Distancia entre ejes:** 1.320 mm; **Distancia libre al suelo:** 325 mm (300 mm bieleta); **Peso declarado:** 66 kg.

la vez liviana y bien estructurada, con la cabeza bien amueblada. La precisión en la trazada es buena y más lo es el sentir que hay confianza con la moto en pasos complicados o en escalones de precisión. Las geometrías dejan una moto bien asentada, gozando de buen apoyo de las plantas de los pies que se traduce en más control de la moto. El tren delantero es vivo, siempre activo, eso sí, y la suspensión también tiene buena reactividad. Loable trabajo de la horquilla que aporta aplomo y tacto por partes iguales, al igual que el amortiguador Reiger. Gran responsable, además de por las modificaciones en la parte ciclo, de la efectiva tracción de la que presume la moto es el amortiguador francés BOS, de muy buena respuesta, sensible y aplomado.

El tacto de los frenos es muy bueno al igual que su respuesta, algo común a todas las motos de trial que equipan el mismo material Braktec y discos Galfer. **M**

FANTIC XEF 450 RALLY

EXCITACIÓN

LA FIEBRE POR LA AVENTURA Y POR LOS RAIDS/RALLY, EN FORMATO COMPETICIÓN O EN RUTA, HA GENERADO UNA DEMANDA DE ESTE TIPO DE MOTOS. NO SON MUCHAS LAS PROPUESTAS QUE HAY. LA DE FANTIC GENERA EXCITACIÓN TANTO EN PARADO COMO EN MARCHA.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: ALEJANDRO CUBINO.

Fantic se han hecho eco de esa demanda de estas monturas para ofrecer esta XEF 450 Rally, derivada de su enduro XEF y convertida en moto de rally con los cambios necesarios. Incluso ofrece dos versiones: esta estándar y otra más racing, con una dotación de más nivel, como es la XEF Rally Factory.

ENDURERA

Lo más destacado en la construcción de una moto de raid/rally/aventura es la incorporación de depósitos de gasolina adicionales. En el caso de la XEF la cosa ha resultado algo más sencilla pues la moto de enduro, de serie, ya tiene un depósito en posición central, con la caja del filtro elevada, esquema habitual en las motos de raids, que buscan respirar aire fresco desde la parte superior. Es decir, no ha hecho falta crear otro airbox ni modificar la posición/diseño del tanque central, que se mantiene tal cual viene en la enduro, con sus casi 8 litros. A él se suman otros dos tanques laterales, estos sí diseñados exprofeso para esta XEF Rally, cada uno de 11 litros, independientes entre sí, con sus distintas bocas de llenado. No lleva la Fantic depósito en la parte de atrás, aunque lo pueda parecer y sean muchas motos de este tipo las que disponen de esta solución técnica. Sí que incorpora un mando, junto al puño de gas, que nos permite seleccionar los depósitos de dónde tomar el combustible la bomba de la gasolina, bien sean los dos laterales o bien el central, pudiendo ir jugando

así con la forma en la que queremos que vaya consumiendo el combustible, detalle que influye de forma muy directa en el comportamiento dinámico de la moto. La otra modificación importante en la XEF Rally sobre la enduro estándar está en la monta de la araña que sujeta la torre de instrumentación de navegación y el faro delantero. Fabricada en acero queda anclada a un soporte añadido a la pipa de la dirección de fácil montaje/desmontaje lo mismo que la cúpula específica que cubre la parte frontal que también se pone/quita rápidamente con sus 4 tornillos de cierre rápido.

En dicha torre encontramos como instrumentación de serie, fijada a su soporte, una pantalla tipo tablet "Rally Screen" de 7 pulgadas, en color, con pantalla táctil y que funciona con sistema Android aunque tiene conectividad con el móvil, por si quieres descargarte algo. Más componentes que

**LA XEF RALLY ES EFECTIVA
POR SU BASE ENDURERA
TANTO PARA RUTAS COMO
PARA COMPETICIONES**



El escape lo suministra Arrow, con salida por debajo del colector y el silenciador en ángulo para evitar entrada de agua. Detrás, no hay depósito de gasolina, aunque lo parezca.

Obligado montar en una moto de rally una torreta para sujetar la instrumentación. La de XEF está hecha en acero, anclada a la pipa de la dirección, en un soporte específico fijado al chasis. La cúpula se desmonta muy fácil.

El depósito de serie, en posición central, de poco menos de 8 litros, se mantiene. Se complementa con dos depósitos laterales de 11 l sumando un total de 30 l de gasolina.

Disponemos de la app "WiGET" para escoger los diferentes mapas de motor [Muddy track, Sand o Super soft] e incluso poder diseñar un mapa personalizado.

La caja del filtro en posición elevada, heredada de las Yamaha YZ/WR, es la misma estándar de las Fantic de enduro. El disco de freno delantero es de 300 mm. De serie monta una tablet y velocímetro.

lleva esta XEF Rally es el generoso cubrecárter construido en carbono-kevlar con espesor importante de 5 mm en su lámina. El asiento, forrado con tapicería de piel, de gran tacto al cuerpo, y de mullido duro. Por supuesto no falta en esta moto un sistema de escape tipo rally, con el colector saliendo por debajo del motor. Por cierto que el escape, fabricado por Arrow, es bien largo pues recordad que el motor Yamaha que monta la Fantic tiene el cilindro "girado" y el colector rodea el cilindro.

La parte ciclo es la misma de la XEF 450, origen Yamaha WRF, con chasis doble viga de aluminio, amortiguación Kayaba y frenos Nissin. Eso sí, el disco delantero es sobredimensionado de 300 mm (270 mm en la de enduro).

AULLIDO

Sentados apreciamos que el asiento es duro para ser una moto en la que vas a

Técnica

Precio: 16.490 €; **Motor:** 4T, 1 cil. en vertical, refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 97 x 60,8 mm; **Cilindrada:** 449 cc; **Compresión:** 13:1; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 5 relaciones; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Geometría:** 27° / 115 mm; **Suspensión del./tras.:** Horquilla invertida Kayaba con barras de 48 mm/ Monoamortiguador KYB; **Freno del./tras.:** Un disco de 300 mm. Pinza Nissin de dos pistones / Disco de 245 mm. Pinza Nissin de un pistón; **Ruedas:** 90/90-21" / 140/80-18"; **Capacidad depósitos:** 30 litros; **Distancia entre ejes:** 1.500 mm; **Altura asiento:** 925 mm; **Peso declarado:** 140 kg.

estar muchas horas sentado sobre él, aunque ya sabemos que es lo que a muchos pilotos les gusta, porque se sientan poco y quieren firmeza para pilotar y controlar la moto. Eso sí no queda demasiado alto (925 mm) para lo que se estila en las motos de rally. El manillar está bien posicionado y los puños de espuma que monta de serie permiten tener más confort al absorber parte de las vibraciones del motor que son notables, sobre todo girando de medio hacia el régimen máximo de revoluciones. Como notable es, y de qué manera, el ruido del motor que se siente a través de la caja del filtro, molesto tras muchos kilómetros y por lo que es, imprescindible, al menos para mí, ponernos tapones para mitigar los decibelios que nos llegan justo por delante de nuestro cuerpo, directos al oído. El otro aspecto que merma el confort es el calor exagerado que desprende el colector tanto a la pierna como a la zona



de los depósitos que queda más próxima al escape.

La parte ciclo se siente como si fuera una enduro, que lo es, vestida de rally. Se nota ligera y que gira muy bien, junto al aplomo impresionante del tren delantero, propio y conocido de este bastidor de aluminio de las WR si nos referimos a Yamaha o de las XEF si hablamos en apellido de Fantic. Es ligera, ágil, rígida y precisa. Lo que sí es verdad, sobre todo cuando llevas gasolina a tope, es que debes entender que vas en una moto de rally en la que el peso extra en la parte delantera de los 30 l. de gasolina hace que cuando coges baches enlazados o pegas con un escalón que la parte delantera tiende a caer y la trasera se levanta.

El motor empuja soberbio y con sus 56 CV de potencia medidos en nuestro banco y su par de 4,4 Nm resulta espectacular su rendimiento en pistas y caminos. Tiene patada, trabaja en constante progresión de

GRAN EFECTIVIDAD EN RUTA OFF ROAD GRACIAS A SU MOTOR Y PARTE CICLO DE GEN YAMAHA

avance y es una de las mejores mecánicas de serie disponibles para este fin de uso de rutas de aventura. El desarrollo va corto con el 13x50 de serie, imagino que por temas de costes no lo han cambiado y lleva el de la XEF de enduro. Lo suyo es poner o un piñón de 14 o una corona de 48 para rodar con el motor más bajo de vueltas. Hay que alargarlo sí o sí para ir más cómodos y tener un mejor aprovechamiento del motor en

zonas rápidas, sobre todo para que funcione menos revolucionado.

El freno delantero, para el diámetro que tiene el disco, debería frenar más. Si nos fijamos en el disco, cómo pisa la pastilla, no está bien resuelto pues hay como medio centímetro de superficie de disco que la pastilla no usa porque no están bien diseñado el soporte. El freno trasero tampoco cuadra en este sentido y no pisa del todo bien, aunque éste sí tiene potencia.

La suspensión KYB, con los setting de serie, un poco racing, sobre todo si pesas 75 kilos o menos, se siente dura. Tocando clicks se consigue dejarla sensacional, sobre todo la horquilla que funciona impresionante por tacto y firmeza.

Detalle a comentar es la calidad de los plásticos, que se nota que no es una Yamaha, sobre todo en la parte trasera con unos aletines que flanean demasiado o no encajan a la perfección. **M**



PECCO BAGNAIA VS JORGE MARTÍN

UNA RIVALIDAD DE ÉPOCA

POR SEGUNDA TEMPORADA CONSECUTIVA, PECCO BAGNAIA Y JORGE MARTÍN SE DISPUTAN EL TÍTULO DE MOTOGP QUE PUEDE DECIDIRSE POR DETALLES Y QUE TODO APUNTA A QUE SERÁ MÁS APRETADO QUE EL DE 2023, CUANDO LLEGÓ VIVO HASTA EL ÚLTIMO DOMINGO DE VALENCIA.

TEXTO: CHECHU LÁZARO. FOTOS: GOLD&GOOSE / MOTOGP.



Los grandes campeones del deporte se forjan a base de rivalidades y en el motociclismo las hemos tenido de todos los colores. Por citar solo las más mediáticas de la era MotoGP: Rossi y Gibernau, Rossi y Stoner, Rossi y Lorenzo, Lorenzo y Pedrosa, Lorenzo y Márquez y, por supuesto, Márquez y Rossi. Quizás en esta tercera década de siglo XXI se ha echado en falta precisamente eso, enfrentamientos directos. Duelos dentro y fuera de la pista que ayudaran a forjar esas rivalidades. A veces se achaca a la falta de referentes, de héroes que nos hagan levan-

tarnos del sofá como antaño. Ya no están los mitos que pusieron el motociclismo en otra dimensión y el último de aquellos, todavía lucha por recuperar su lugar en el Olimpo. Y de repente, con el relevo generacional ya más que asentado en la parrilla de MotoGP, nos chocamos de frente con una de las batallas más igualadas de la historia del campeonato, en medio una nueva rivalidad que probablemente se valore más con el paso del tiempo.

Por segunda temporada consecutiva Pecco Bagnaia y Jorge Martín se están jugando el campeonato en un mano a mano

que, o mucho cambian las cosas, o llegará vivo hasta Valencia. Sería la segunda vez consecutiva que ambos se jugasen el título en la última cita de la temporada. En 2023 el Circuit Ricardo Tormo se llenó hasta la bandera y se vivió un ambientazo como hacía tiempo que no se veía. Para llegar hasta ese punto, Jorge Martín tuvo que ponerse la capa de superhéroe y remontar 66 puntos en el tramo final de la temporada. La terrorífica caída de Montmeló, que el año pasado se corrió en septiembre, melló la confianza del campeón italiano, que veía como su rival le recortaba puntos de mane-



ra vertiginosa. Llegó a ponerse por delante el madrileño un efímero sábado, pero errores propios (Indonesia), del equipo (Phillip Island) y ajenos (Qatar) probablemente le costaron el título. O al menos llegar con más opciones el domingo de Valencia. En cualquier caso, un campeonato con veinte GG.PP, que reparte tantos puntos por fin de semana y que se decide en la última carrera del año, siempre es un campeonato épico.

Lo bueno es que, por lo que llevamos de temporada, 2024 está superando a 2023 con creces. En los primeros once GG.PP (hasta cita de Austria) el liderato ha cambiado de manos hasta en seis ocasiones, y siempre ha contado con los mismos actores principales. Si hacemos un repaso rápido a esa primera mitad de año: Jorge Martín se impuso en el primer sprint y empezó al frente de la tabla, aunque solo le duró el sábado, ya que la victoria de Bagnaia el domingo en Losail le convertía en nuevo líder. El segundo fin de semana de carreras en Portimao volvió a situar al madrileño en cabeza, una posición que ya no abandonaría hasta el domingo de Sachsenring, cuando un error en carrera le condenó a un cero y entregó el liderato a

su rival justo antes del parón veraniego. Y a partir de ahí hemos vivido una montaña rusa en lo alto de la clasificación, donde se han alternado Martín y Bagnaia. Ambos afrontaron la carrera del domingo en el Red Bull Ring empatados a puntos, y el triunfo del italiano inclinó la balanza a su favor, con solo 5 puntos de renta.

EN OTRO NIVEL

El duelo entre Pecco Bagnaia y Jorge Martín ya se puede considerar de época. Dos pilotos que tienen la mejor moto de la parrilla (como casi siempre que ha habido este tipo de rivalidades), pero que son capaces de marcar la diferencia, cada uno con sus fortalezas. Sin duda, el punto fuerte del español está en los sábados, gracias a esa explosividad que demuestra a una vuelta. Se puede admitir que Martín extrae un punto más de velocidad, especialmente a una vuelta, superando en poles 5 a 1 frente a su rival. Pero también en carreras cortas, convertido en todo un especialista que ha ganado ha ganado la mitad de los sprint que se han disputado desde 2023 y casi duplica en puntos a su rival en esta especialidad.

Si los sábados son de Martín, los domingos son de Bagnaia, que recupera toda la desventaja y gestiona mejor las estrategias de carrera que imponen las actuales MotoGP aerodinámicas y que condicionan la presión del neumático delantero.

Si Martín es explosivo, Bagnaia es quirúrgico a la hora de afrontar un domingo de carreras y prácticamente sentencia sus victorias en la salida o en las primeras curvas de carrera. El italiano apenas falla en las salidas y es muy agresivo en esos primeros compases de carrera buscando la primera posición. Una vez delante, es inabordable. Que se lo pregunten a Martín, que solo ha podido materializar en victorias dos de sus poles. “No es que Bagnaia marque la diferencia en las carreras largas o que el haga más y yo menos. Simplemente es estrategia. Es agresivo al inicio para estar delante y puede mantener el ritmo, mientras que yo estando detrás de él lo tengo prácticamente imposible porque se recalienta el neumático delantero y todo empieza a funcionar mal. Está claro que es donde hay que mejorar, intentando mantener esa primera posición en el inicio de las carreras”. Por



Bagnaia y Martín están haciendo las diferencias este año, cada uno con sus fortalezas. El italiano es piloto de domingos, mientras el español arrasa los sábados en las poles y en los sprint.



su parte, Bagnaia tiene su propia cuenta pendiente con las calificaciones, como ha apuntado en más de una ocasión. Aunque, números en mano, solo ha salido una vez lejos de las dos primeras líneas, 7º en Jerez.

Con una Ducati casi imbatible, Bagnaia y Martín se están mostrando muy superiores a sus rivales. Y así lo ha reconocido sin rodeos el propio Marc Márquez que, aunque pilota una versión de la Desmosedici del curso pasado, no tiene problemas en admitir la superioridad de ambos pilotos. "Ahora mismo hay dos pilotos más rápidos que nosotros y sobre todo más constantes. Si se cuadra un fin de semana perfecto, puedo estar con ellos, pero ahora mismo tienen un paso más o dos en algunos momentos. ¿Pelear por el campeonato? Lo dicen los números, ahora mismo estamos lejos y lo normal es que de aquí a final de temporada nos metan más puntos. El objetivo de cualquier piloto es ganar, pero hay que entender la situación en la que estamos. Y ya puedo decir que con lo que he conseguido este año ha sido un éxito para mí".

Aunque Márquez se ha convertido en un 'outsider' de lujo, en pocas ocasiones ha

tenido la posibilidad de luchar por la victoria frente a los dos dominadores del campeonato. Quizás cuando más cerca estuvo fue en Jerez, cuando intentó hasta en dos ocasiones adelantar al líder Bagnaia pero este se lo negó, en una defensa numantina que ya es marca de la casa del piloto de Turín. De hecho, en los últimos GG.PP ha visto como ha cedido ese papel de 'alternativa' a Enea Bastianini, que se impuso en Silverstone y que ha sobrepasado al de Cervera en la general, toda vez que la Desmosedici GP24 se ha mostrado mucho más efectiva desde que el campeonato puso pie en Europa.

**TIENEN LA
MEJOR MOTO DE
LA PARRILLA,
PERO MARCAN LA
DIFERENCIA**

VIDAS (CASI) PARALELAS

Pecco Bagnaia (27 años) y Jorge Martín (26) han tenido trayectorias muy similares en el Mundial. El italiano llegó dos años antes al campeonato, pero ambos empezaron con mecánicas poco competitivas. El primero lo hacía en 2013 con una FTR Honda del Team Italia, mientras el español se estrenaba con la Mahindra del Team Aspar. Y fue precisamente en la escudería valenciano donde ambos coincidieron dos temporadas (2015 y 2016) y cultivaron una buena relación que aún perdura, casi una década después.

"La relación entre ellos era exquisita. Ambos dormían juntos en la misma habitación y en la misma cama", rememoraba Jorge Martínez Aspar sobre aquella época compartiendo box en Moto3. "Intentaron ayudarse mutuamente para ser cada vez más rápidos. Sobre todo, al principio, Pecco era un poco más rápido que Martín. Pero de carácter completamente opuestos: Jorge es explosivo, nervioso, impulsivo, bajo de la moto es de los que se enfada, encima de la moto es de los que sale ya a la primera vuelta y te hace un tiempazo. Pecco es un chaval más tranquilo, más pausado, más de anali-



2018 FIM MotoGP™ WORLD CHAMPIONS

zar todo, quiere saber cosas. No teníamos en aquel momento ni muchísimo menos la mejor moto, el motor había que empujarlo en todo el día. Los dos se han pulido y los dos se han mejorado, pero no han perdido esa esencia de cómo eran ellos cuando eran más niños. Cuando eran dos chavales tan jóvenes como ellos, no puedes pensar que dentro 5 años los dos vayan a estar jugando el título mundial de MotoGP”.

Dos años después de separar sus caminos, en 2018, ambos se coronaron campeones del mundo: Bagnaia en la categoría de Moto2 y Martín en Moto3. En la tradicional foto de campeones del circuito de Valencia ambos compartieron estampa con Marc Márquez, que entonces campaba a sus anchas en MotoGP, y con el que ahora comparten podios con Ducati. Hasta llegar a este momento de sus vidas deportivas, ambos corrieron cuatro años en Moto3, dos en Moto2 y saltaron a la categoría reina con el equipo Pramac Racing y un contrato directo con la fábrica de Borgo Panigale. Y

hasta ahí las semejanzas, porque mientras el italiano hizo el paso lógico de pasar a la estructura de fábrica a los dos años, el español no ha conseguido dar ese salto, pese a haberlo merecido con creces en la pista. Tras cuatro temporadas en la escudería satélite de Ducati, abandonará la casa bolognesa y aterrizará en 2025 en Noale, para correr con Aprilia, donde tendrá mucho más complicado reeditar este tipo de duelos frente a las todopoderosas Ducati.

EN 2018 SE CORONARON, COMPARTIENDO FOTO CON MÁRQUEZ

Pero sí que se podría dar la circunstancia de que el de San Sebastián de los Reyes gane el título y luzca el número 1 sobre la RS-GP. Un escenario que todos manejan pero que, como es lógico, escocería bastante en Borgo Panigale. Para llegar a ese punto, deberá batir al que fue su primer compañero en el Mundial, su amigo y con el que todavía guarda una buena relación a pesar de las batallas que ambos protagonizan en la pista.

“Nos conocemos desde hace mucho tiempo y no entiendo por qué iba a cambiar nuestra relación. Es verdad que cuando luchas por el mismo objetivo es más difícil mantener esa relación, pero el respeto siempre tiene que estar presente. Cuando hay respeto hay paz dentro y fuera de la pista”, comentaba Bagnaia tras la última cita en Austria. Unas palabras que el piloto español, sentado a su lado en la rueda de prensa post carrera, refrendaba: “Si yo doy el máximo y él me supera, ¿por qué me voy a enfadar con él? Hay que mostrar respeto. Y si al final es todo respetuoso dentro y fuera de la pista,

Ducati caza a Suzuki

Pese a su larga y rica historia en el mundo de la competición, Ducati nunca estuvo muy interesada en las mecánicas de dos tiempos y su presencia en la categoría reina había sido testimonial, más allá de alguna aparición puntual, hasta la llegada de la categoría de MotoGP en el año 2002. Estrenó su casillero de victorias en 2003, con el histórico triunfo de Loris Capirossi en Cataluña y en dos décadas ya acaricia el podio histórico de la máxima cilindrada. La fábrica de Borgo Panigale vive su momento más dulce en el plano deportivo. Su dominio absolutista en la clase reina del motociclismo se ha traducido en un subidón en las estadísticas históricas del campeonato. Y es que, con el triunfo de Pecco Bagnaia en el pasado GP de Austria, la marca italiana sumaba su victoria número 97 en la máxima cilindrada, con lo que igualaba las logradadas por Suzuki, compartiendo la cuarta posición histórica. De momento, los números de los dos gigantes japoneses son inalcanzables en un corto medio plazo, ya que Honda lidera el ranking con 311 triunfos por los 245 de Yamaha. Y eso que ambas marcas permanecen estancadas en

esos números desde hace ya un par de temporadas.

Más accesible tendrá pisar el tercer escalón del podio histórico de la categoría reina, en poder de MV Agusta con 139, todas en la cilindrada de 500 cc y la última lograda en 1976. Antes de acabar el año debería superar la centena y en poco tiempo Ducati se convertirá en la marca italiana más exitosa de la historia de la máxima cilindrada. No hay más que ver la proyección de los últimos años. Lleva tres temporadas sumando más diez victorias por año y en 2024 está batiendo todos los records ya que, hasta la fecha, ha ganado todos los GG.PP me-

nos uno [Viñales se impuso en Texas] y desde Jerez ha sumado ocho tripletes consecutivos en carreras de domingo, algo nunca visto en la clase reina. Ducati no tiene rival lo que ha provocado que el resto de las fábricas europeas no hayan mejorados sus estadísticas, a pesar de que ambas se encuentran en el top 10 histórico de la máxima cilindrada. Con 7 victorias, KTM se sitúa como la octava marca más laureada por detrás de Gilera [35] y Norton [21]. Mientras que Aprilia con 4 triunfos tiene a tiro igualar los 5 de la británica AJS, la moto con la que Leslie Graham logró el primer Mundial de 500 cc en 1949.



Márquez reconoce que para estar con Bagnaia y Martín tiene que hacerlo todo perfecto.



pues estoy contento por él y sus victorias y espero que esta relación continúe manteniéndose así durante toda nuestra vida. Quedan muchos años luchando juntos”.

COSA DE DOS

Hace ahora un año y justo a estas alturas de campeonato, llegaba la explosión de Jorge Martín en MotoGP. Hasta entonces solo había logrado una victoria, pero a partir de la cita de Misano rompió a ganar y empezó a acechar a su rival. El español acostumbra a terminar fuerte las temporadas y algunas de las carreras que se disputan en este tramo de curso son las que tiene marcado en rojo. Es cierto que el campeonato de 2024 poco tiene que ver con el de 2023, e incluso el calendario tampoco se parece tanto. Ni Aragón estaba presente entonces, ni había doble cita en el circuito de Misano, que ha tenido que ejercer este año de reserva por la cancelación de la cita de India. Y tampoco aparece el GP de Qatar (de infausto recuerdo para Martín) en este punto de la



Bagnaia iguala a Schwantz

Con su fin de semana perfecto en Austria, Pecco Bagnaia se situó en el top 10 histórico de victorias en la clase reina, poniendo su nombre junto a las de las grandes leyendas del motociclismo. Para empezar, victoria número 25 dejaba atrás al tricampeón de 500 cc Wayne Rainey y colocaba a la altura de un tal Kevin Schwantz. Una efeméride que el propio campeonato celebró con un montaje del piloto turinés junto al ídolo texano. Bagnaia ya se sienta en la mesa de los más grandes del motociclismo y este año ya podría alcanzar las 31 victorias de Dani Pedrosa y Eddie Lawson, los próximos en la lista. El primer triunfo de Bagnaia llegó en Aragón 2021, aguantando las embestidas finales de un desatado Marc Márquez. En 2022 y 2023 se proclamó campeón sumando siete victorias cada temporada, una cifra que el italiano ya ha igualado, cuando todavía tiene medio campeonato por delante. El ranking de victorias en la categoría reina la sigue encabezando su mentor, Valentino Rossi, con 89, seguido de Giacomo Agostini [68], Marc Márquez [59], Mick Doohan [54], Jorge Lorenzo [47], Casey Stoner [38] y Mike Hailwood [37].



Las salidas se están convirtiendo en el punto fuerte de Bagnaia, que cuando se sitúa primero es prácticamente imposible de adelantar.

temporada, ya que volvió a su lugar natural abriendo el curso motociclista.

En cualquier caso, si extrapolamos los resultados del año pasado a este podemos ver las fortalezas y debilidades de cada uno de los contendientes. Martín hizo pleno de puntos en tres GG.PP (Misano, Japón y Tailandia), que deberían haber sido cuatro de no cometer el error de Indonesia, cuando se fue al suelo liderando la carrera con autoridad. Como te decía antes, este año habrá dos fines de semana seguidos en el circuito de Misano, donde debería encontrar más oposición por parte de Bagnaia, que corre en casa (sede oficiosa de la VR46 Academy) y que este año no llegará tocado como el pasado. Por otra parte, el italiano fue superior el año pasado en Australia, Malasia y Valencia, donde se coronó el domingo ganando la carrera, aunque ya sabía que Jorge se había ido al suelo y tenía el campeonato asegurado.

Difícil sacar conclusiones con los resultados del pasado y más cuando este año las diferencias entre ambos se han estrechado y ensanchado con sus rivales. En este punto, también será importante ver el papel que juegan los actores secundarios en esta batalla por el campeonato, que damos por hecho que será cosa de dos, aunque ni Bastianini ni Márquez están todavía tan lejos como para descartarlos. El de Cervera ha mantenido un discurso de perfil bajo toda la temporada y así sigue cuando se le cuestiona sobre su posible candidatura al título. En cuanto al 'La Bestia', que parece haber encontrado el camino para estar con los dos favoritos, tampoco se veía en esta tesitura. "Por el momento, no me considero un candidato al título. Tanto Pecco como Jorge han demostrado mayor regularidad y están ahí delante. Yo a veces tengo buenas sensaciones y otras me quedo atrás. Si



Ni las Ducati GP23, ni las KTM con el talento Acosta, ni las Aprilia parecen capaces de plantar cara a los dos candidatos al título.



quiero aspirar al título debo tener más constancia, como en Silverstone. Quiero seguir en esta misma línea lo que queda de campeonato y si al final de la temporada tengo la oportunidad, aprovecharla”.

Lo que parece que no tendrán los favoritos es tanta competencia interna como

LA DUCATI 2024 HA DADO UN SALTO CUALITATIVO CON RESPECTO A LA 2023

el año pasado. La Ducati de 2024 parece haber dado un salto cualitativo con respecto a la de 2023, como analizaba el team manager del equipo VR46, Pablo Nieto, que conoce al detalle las Desmosedici. “El año pasado, la diferencia entre una moto y otra no era tan grande. Este año sí que han dado ese pasito. Más que la diferencia, es la forma de pilotar la moto. La GP24 es una mucho más sencilla, más suave. En cambio, en la GP23, el pico de potencia del motor es mucho más agresivo. Y eso, quieras que no, al final hace que la moto se pilote mucho peor”. Esto ha hecho que desaparezcan del foco pilotos como Marco Bezzecchi, Fabio Di Giannantonio o Álex Márquez. Y no parece que a estas alturas haya que contar con Franco Morbidelli, por mucha Ducati ‘pata negra’ que pilote, ya que el romano no ha sido capaz todavía de subir al podio.

Fuera de Ducati tampoco hay tanta alternativa como el curso pasado. Aprilia, que este año es la segunda moto de la parrilla, se ha mostrado irregular durante toda la temporada y no acostumbra a finales brillantes. Que se lo pregunten a Aleix Espargaró en 2022, el año que peleó el título con Bagnaia y Quartararo. KTM parece haber dado un paso atrás en su evolución y ya ni siquiera el talento innato de Pedro Acosta se deja ver en la zona noble de las carreras. Y las fábricas japonesas, ni están ni se las espera en lo que resta de 2024.

Con este panorama, el título será un año más cosa de dos. Pecco Bagnaia y Jorge Martín. En lo que será la reedición del combate del año pasado. Un duelo que está marcando a la actual generación de la clase reina del motociclismo en lo que ya se puede considerar, sin ambages, una rivalidad de época. **M**

CARLO PERNAT

DUCATI ES COMO HONDA EN 500



Hemos llegado a la mitad del camino, aún quedan diez Grandes Premios, la friolera de 370 puntos, eso es prácticamente como hacer otro campeonato de los viejos tiempos, cuando solo se hacían trece o catorce GG.PP como máximo, así que todo está dirimir. Aunque lo que parece claro es que el título será cosa de dos, Bagnaia y Martín, que son los más fuertes del campeonato.

El italiano tiene algo más que el resto en este momento y, a pesar de lo que la gente pueda opinar, es un verdadero campeón. Ha ganado dos títulos consecutivos, va camino del tercero y por el camino ha sumado muchas victorias. ¿Qué diablos tiene que conseguir más? No es casualidad que en febrero Ducati ya renovara el contrato con Bagnaia por dos años. No son tontos, entendieron que tienen en sus manos un piloto que es uno con la moto, con el equipo y con los ingenieros. Los que en su día no entendieron esta elección deben estar arrepentidos y, en mi opinión, entienden poco de motos.

Martín es muy fuerte. Se merecía estar en Ducati oficial y se nota que le molesta no haberlo conseguido. Desde el año pasado está siendo el más rápido que todos, pero al final Ducati eligió a Márquez, una elección legítima para tener un equipo de dos campeones muy fuertes. Por supuesto que Márquez necesita recuperarse. No es que haya olvidado su forma de pilotar, porque alguien que gana 8 campeonatos mundiales es un fenómeno. Pero todavía arrastra un poco esos problemas físicos, sobre todo en curvas de derecha. Marc tiene una voluntad tan fuerte, una manera tan genial de pilotar, que creo que el año que viene será uno de los protagonistas.

Más allá de Bagnaia, Martín o Márquez, Bastianini todavía tiene posibilidades. No es que esté a años luz, basta un error de los de delante para volver situarlo arriba, y vienen circuitos favorables como Aragón o las dos carreras de Misano.

Lo que es una obviedad es que Ducati es muy superior comparado con las demás. No tiene problemas, es una moto increíblemente fuerte y ya ha batido el récord de tripletes que consiguió Honda en 500 cc. Algo increíble, considerando lo que significó en su día Honda y los japoneses para la categoría reina.

Ducati está un escalón, quizás dos, por encima de la competencia. Que ahora mismo son el resto de las monturas europeas, que tienen dos situaciones ligeramente diferentes. Aprilia tiene menos presupuesto que las demás, pero lo gasta bastante bien. Paso a paso, la moto no está mal. Incluso parece que los pilotos son tan fuertes o no se han adaptado a la moto. Probablemente veremos el verdadero valor de la

RS-GP la próxima temporada cuando lleguen al box Jorge Martín y Marco Bezzecchi. Sabremos realmente si la Aprilia tiene el potencial para competir con la Ducati, bastante difícil pero posible.

Por su parte, KTM ha dado pasos hacia atrás, en lugar de hacia adelante. Haber dejado en casa al ingeniero jefe, Fabiano Sterlacchini no fue positivo, porque él en su día había implementado un método de trabajo dentro de Ducati que dio sus frutos. Aunque parece que este año la situación es un poco diferente y probablemente también se deba a un neumático que no se adapta muy bien a la KTM. Todo esto pone un pequeño y quizá no tan pequeño interrogante sobre el futuro de la marca. Aunque haya creado un equipo muy fuerte, porque no olvidemos que tendrá el próximo año a Bastianini, Viñales, Acosta y Binder, cuatro pilotos que son cuatro campeones. Veremos si el nuevo curso, sin el ingeniero Sterlacchini, da sus frutos. A su favor cuentan con un piloto de pruebas que es el número uno, Dani Pedrosa, que le puede echar una gran mano, pero hay que armar el paquete y un método determinado.

En cualquier caso, creo que durante un par de años el liderazgo de Ducati difícilmente se verá afectado, porque calculo que el 70 % de lo que las fábricas invierten ahora, van al desarrollo de la MotoGP de 2027. Esa nueva moto que estrenará reglamento atrae la mayor y donde todos empezarán desde cero, así que es poco probable que, pese a las concesiones, el resto de las marcas puedan llegar al nivel de Ducati.

Yamaha está intentando por todos los medios hacer un buen uso del 'método Ducati'. Han fichado a Massimo Bartolini, que tiene una tarea difícil de reflotar a la marca en un corto plazo. Para mí, si el año que viene Yamaha está regularmente entre los diez primeros, habrá logrado un milagro. Les deseo lo mejor porque están invirtiendo mucho dinero, han traído el proyecto a Italia y trabajan con gente muy seria y preparada, que al fin y al cabo es la única manera de crecer en este caso.

No tengo tantas expectativas en Honda. Incluso después de haber contratado al ingeniero Sterlacchini, que va a hacer las labores de consultor hasta fin de año. Tal vez trasladando parte del departamento de carrera a Italia podría ser una jugada inteligente que les diera sus frutos, porque con todos esos ingenieros japoneses que no tienen absolutamente nada de experiencia en las carreras, se progresa poco. Honda está en un túnel y no ven claro la dirección a tomar. Ni siquiera los pilotos entienden hacia dónde va el proyecto. La única esperanza que veo es que puedan reflotar en 2027 con el nuevo reglamento, porque sería impensable ver en estas condiciones a una fábrica como Honda durante muchos años.

El dominio es ahora italiano y europeo. No solo de Ducati, también de Aprilia y KTM. Si nos hubieran dicho esto hace veinte años, probablemente no lo habríamos creído, al menos nadie que sepa de motos. Pero así es este mundo de las carreras. No nos olvidemos que Ducati ha tardado muchos años en llegar a ser lo que es hoy en día. Quizás tener dos motos menos la próxima temporada podría ser un aspecto negativo, pero la diferencia ahora es tan grande que es difícil recortarlo en dos años. **M**

**EL 70 % DE LO QUE LAS FÁBRICAS
INVIERTEN AHORA, VA AL DESARROLLO
DE LA MOTOGP DE 2027**

LALIGA
BUSINESS SCHOOL

MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

Organizado por:

LALIGA

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



Febrero 2025

Más información en:

<https://business-school.laliga.com/>



LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.



75º aniversario

Aunque ha pasado más de un mes desde la cita de Silverstone, por cuestiones de cierre no habíamos podido enseñarte en estas páginas los diseños con los que los equipos conmemoraron el 75º aniversario del Mundial de MotoGP. Se eligió el GP de Gran Bretaña porque fue en su territorio [el TT de la Isla de Man en 1949] donde empezó todo y en el trazado inglés las decoraciones especiales lucieron radiantes. Para gustos los colores, pero una de las que más gustó a los amantes de lo vintage fueron las motos del Repsol Honda, que se inspiraron en la NS500 con la que Freddie Spencer logró el primer título de la marca en la clase reina en 1983. Yamaha se fue una década antes, para pintar sus M1 con los emblemáticos colores rojo y blanco de la YZR500 con los que Giacomo Agostini conquistó su único título de 500 con la marca de Iwata en 1975, que fue el primero de un constructor japonés en 500 cc. Y otra de las decoraciones más

impactantes fue la que eligió Aprilia, que pintó su MotoGP como la icónica RSV 250 con la que Max Biaggi logró tres títulos del cuarto de litro entre 1994 y 1996. Algo más cerca se tuvieron que ir los otros dos constructores presentes en el campeonato. Ducati rindió homenaje a su primera Desmosedici GP3 con la que se estrenaron en MotoGP; mientras que las cuatro KTM se tiñeron de blanco con los colores de la LC4, la primera moto de carreras de velocidad de los austriacos. Entre los equipos satélites destacaron el emotivo homenaje que el Pramac rindió a Ángel Nieto justo cuando se cumplían 7 años de su fallecimiento. Jorge Martín corrió con los colores de la Garelli que se llevó el título de 125 en 1983. Otra Garelli inspiró a la Ducati que llevaron los hermanos Márquez, el mismo diseño con el que Fausto Gresini ganó los títulos del octavo de litro en 1985 y 1987. Y como no podía ser de otra forma, el icónico 'sole



luna' de Valentino Rossi decoró las Ducati de su equipo. El LCR optó por dos diseños, la de Johann Zarco inspirada en el mítico patrocinio de Castrol de Mike Hailwood; y la de Takaaki Nakagami, que rendía tributo a los antecesores japoneses de Honda. Por último, las caras de los pilotos estadounidenses más legendarios decoraron las Aprilia del Trackhouse.

Tailandia e India



Aunque todavía no se ha hecho oficial el calendario de la temporada 2025, ya se sabe cuándo y dónde arrancará el Mundial. La fecha será el fin de semana del 28 de febrero al 2 de marzo en el circuito Chang International de Buriram, de forma que el GP de Tailandia se convertirá en la cita inaugural del campeonato la próxima temporada y la siguiente. La importancia de Asia en el mercado de la moto es evidente y una de las prioridades de MotoGP era regresar al país más poblado del planeta, después de que se cancelase la edición de este año. El campeonato ha apuntalado su presencia en India con un nuevo contrato directamente con la región de Uttar Pradesh, donde se encuentra el Buddh International Circuit, para albergar un Gran Premio entre 2025 y 2027.



PARRILLA (CASI) COMPLETADA

Prácticamente ya se conocen los 22 pilotos que competirán la próxima temporada en el Mundial de MotoGP. Durante este último mes se confirmaron las renovaciones de Joan Mir [Honda] y Álex Rins [Yamaha]. El fichaje que Franco Morbidelli para acompañar a Fabio Di Giannantonio en el VR46 y el ascenso de Ai Ogura a la clase reina, como compañero de Raúl Fernández en la escudería satélite de Aprilia. Solo faltaría por anunciarse la llegada de Fermín Aldeguer al Gresini [tiene contrato con Ducati], los dos pilotos del Pramac Yamaha (todo apunta a Miguel Oliveira y Jack Miller) y el asiento que genera más dudas, la segunda Honda del LCR, una plaza destinada para el mercado asiático y que se dirimen entre la continuidad de Takaaki Nakagami y la llegada del tailandés Somkiat Chantira.

NUEVO ÁRBITRO DE MOTOGP

Simon Crafar se convertirá en el próximo presidente del Panel de Comisarios de MotoGP a partir de 2025 y relevará en el cargo a Freddie Spencer, en el cargo desde que éste se creó en 2019. Desde la próxima temporada el árbitro principal de MotoGP será el ex piloto neozelandés de 500 cc, que durante los últimos siete años ha ejercido de comentarista del campeonato y era el encargado de entrevistar a los pilotos del podio en el parque cerrado. "Estoy listo para asumir este nuevo reto. Abordaré este puesto utilizando mi experiencia dentro y fuera de la moto como piloto, técnico, entrenador y periodista, pero sobre todo con mi amor por nuestro deporte y mi respeto por sus competidores".



A PRUEBA CON YAMAHA

Andrea Dovizioso volvió a subirse a una MotoGP el pasado mes de agosto. Lo hizo durante un test privado en el circuito de Misano, donde Yamaha le convocó para sustituir a su piloto probador titular, Cal Crutchlow, conveiente de las complicaciones que surgieron a raíz de su operación en la mano. No trascendió mucha más información al respecto, más allá de que el piloto de Forlì se mostrara encantado de ayudar a desarrollar la nueva YZR-M1. El que parece seguro que llegará a la fábrica de Iwata para ejercer de piloto probador titular [y con varios wild card asegurados] será Augusto Fernández. El balear, campeón de Moto2 en 2022, ya sabe que no tiene hueco en la parrilla de MotoGP y, casi con total seguridad, cambiará de rol la próxima temporada.



KEVIN CAMERON

UNA SITUACIÓN AGOTADORA



Desde el punto de vista del fabricante de neumáticos, recomendar las presiones de inflado es algo lógico en las carreras. En general, cuanto menor es la presión, más se deforma el neumático cuando su perfil redondo adopta una línea plana en contacto con el suelo formando la huella y vuelve a ser redonda al salir de ella. Como el caucho no es perfectamente elástico, este proceso de flexión no es ni de cerca 100 % eficiente, y la energía perdida se convierte en calor. Al reducir la presión de inflado, aumenta el ángulo con el que la banda de rodadura se dobla y desdobla al entrar en contacto con el asfalto, y por tanto podemos esperar que más calor se genere y más tenga que refrigerarse para deshacerse de él.

Mayor velocidad de rotación de la rueda equivale a más ciclos de flexión por segundo, al igual que mayor peso sobre el neumático significa un mayor grado de flexión. En un peralte como el de Daytona tomado a alta velocidad, al peso de la moto se suma al de la fuerza centrífuga que la aplasta contra el asfalto, y los neumáticos se calientan todavía más. Los pilotos con experiencia en este circuito conocen las dos formas en que los neumáticos se rompen por causa de un calentamiento excesivo. Una es la formación de ampollas, causada porque un componente volátil del compuesto de la banda de rodadura se evapora formando burbujas de gas en su interior. Si están cerca de la superficie pueden llegar a estallar, formando pequeños cráteres en el exterior de la banda de rodadura. La otra está causada porque un calor excesivo debilita los compuestos con los que se pega la banda de rodadura a la carcasa, produciendo una laminación de la estructura. A medida que este proceso tiene lugar muchas veces al pasar esa zona, la huella se agranda hasta que llega un momento que se desprenden trozos de caucho de la banda de rodadura. Ningún fabricante de neumáticos quiere esta publicidad negativa, pero el desarrollo de nuevos neumáticos puede hacer que siga siendo posible. Por eso, una de las ventajas del actual sistema de "neumático único", es que, sin competencia, está menos forzado a apurar el desarrollo. Estos mismos problemas existen en las carreras de coches, donde se han empleado todo tipo de soluciones para enfriar las llantas en las que se montan los neumáticos. Bridgestone tiene patentes en este área que vale la pena leer.

En MotoGP el piloto se encuentra atrapado en una disyuntiva. Sabe que la presión del neumático delantero aumentará cuando se encuentre inmerso en la corriente de aire caliente de la moto que va inmediatamente delante de él, y por tanto quiere empezar la carrera con la presión más baja posible para evitar los problemas que tiene un neumático con una alta presión. Como el área de la huella de contacto del neumático disminuye a medida que la presión aumenta, también lo hace el agarre. El primer inconveniente de reducir la adherencia delantera es que la rueda se puede bloquear en las frenadas, lo que continua con el subviraje, la

incapacidad de mantener la trazada en la curvas y posiblemente la pérdida del tren delantero.

Michelin tiene un conocimiento de primera mano de lo que puede suceder en el neumático si la presión de inflado es demasiado baja, y ha convencido a Dorna para sancionar a los pilotos cuyos neumáticos estén más de un número de vueltas determinado por debajo de 1.8 bar. Para el piloto esto equivale a tener elegir entre ser ahorcado o fusilado. Si lleva demasiada presión se verá limitado por el peor rendimiento del neumático y la posibilidad de bloquearlo en la frenada. Menos presión de la acordada y es penalizado.

En MotoGP, cuando se quiere adelantar, la única forma de conseguirlo es salirse del rebufo a un lado para salir de la corriente de aire caliente de la moto que se quiere adelantar o dejar suficiente espacio por delante, lo que penaliza la operación. Salirse del rebufo elimina su propósito, que es refugiarse del viento y aprovechar la aspiración del flujo turbulento creado tras la moto, y dejar espacio libre abre la posibilidad a los pilotos que van detrás a adelantarte. Actualmente los pilotos que quieren ganar, tienen muy claro que es fundamental colocarse el primero lo antes posible y mantener esta posición para disfrutar todo el tiempo de aire fresco.

Durante muchos años, las pruebas de los neumáticos en las fábricas se realizaban haciéndolos girar en grandes tambores o cintas planas. Era una forma sencilla de lograr tomar datos y cambiar su presión sin detener la máquina de prueba. Hoy en día incluso nosotros disponemos de sensores de presión y temperatura de los neumáticos para nuestras motos de calle que funcionan con comunicación por radio. El mismo sistema que emplean en las carreras para mostrar los datos en la pantalla de la moto y en la oficina de carrera. Si buscas en Internet, encontrarás mini infladores eléctricos de neumáticos por menos de 100 €. ¿Sería muy difícil incorporar uno de estos dispositivos alimentado por batería, con capacidad para variar la presión de los neumáticos y poder lidiar con situaciones como la de los rebufos? Lo más costoso sería la investigación y desarrollo necesarios para lograr la fiabilidad requerida y la autocalibración para asegurar la precisión.

Si se pudiera evitar que la gran cantidad de radiación infrarroja de los discos de carbono delanteros calentara la llanta, quizás se podría lograr una reducción significativa del calor que llega al neumático. Se dice que las mantas espaciales de Mylar aluminizado que llevan los servicios de emergencia para mantener calientes a las víctimas de accidentes reflejan el 90 % del calor de nuevo hacia su piel, reteniendo el calor. Colocar un reflector de este tipo entre las superficies internas de los discos de freno y la rueda podría ser un problema, pero puedes apostar a que se están haciendo pruebas con ellas. En la actualidad, parece un poco injusto que el fabricante de neumáticos espere que los pilotos resuelvan sus problemas monitoreando y controlando como puedan la presión del neumático delantero. No hace mucho, se oían voces asegurando que aumentaba mucho la carga de trabajo de los pilotos el tener que estar accionando manualmente varias veces por vuelta la altura de la parte trasera de su moto.

Reducir la llegada de calor al neumático puede ahorrar dinero al fabricante de neumáticos que, de otra manera acabará por tener que invertir en desarrollar un neumático capaz de trabajar de manera segura con una presión que logre el mejor tiempo por vuelta y acabe con los problemas que causa el que la presión inicial del neumático tenga que ser tan alta que cause los problemas descritos anteriormente. **M**

POCA PRESIÓN ROMPE EL NEUMÁTICO, O UNA ALTA REDUCE EL AGARRE. ¿LA SOLUCIÓN?

SUPERPRUEBAS MOTOCICLISMO

ESPECIAL



APRILIA TUAREG 660 // BMW M 1000 R // DUCATI DESERTX
DUCATI STREETFIGHTER V4 S // HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER
HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S // HONDA CB750 HORNET
HONDA XL750 TRANSALP // KAWASAKI Z650 RS
MOTO GUZZI V100 MANDELLO S // SUZUKI GSX-8S
SUZUKI V-STROM 800DE // TRIUMPH TIGER 900 GT PRO
YAMAHA MT-10 // ZERO DSR/X

5,95 €



YA EN TU KIOSCO

www.sportlifeiberica.es

CAPÍTULO 104

GOLPE DE MANO

HAY VECES QUE SE UNEN UNA SERIE DE CIRCUNSTANCIAS PARA QUE TODO CAMBIE, COMO OCURRIÓ EN MOTOGP EN 2004, NUEVO PILOTO, NUEVA DIRECCIÓN TÉCNICA, UNA NUEVA MOTO Y YAMAHA PASÓ DEL OSTRACISMO A LA VICTORIA.

TEXTO: PEPE BURGALETA.

FOTOS: GOLD&GOOSE, SLIB.

Los dos primeros años del nuevo campeonato de MotoGP tuvieron dos dominadores absolutos, Honda y Valentino Rossi. En 2002 y 2003 Valentino Rossi ganó 20 de las 32 carreras disputadas y la Honda RC211V, alcanzó las 27. La nueva categoría había comenzado con Honda pillando al traspiés a sus rivales y la situación tenía visos de continuar igual. Los esfuerzos de Yamaha habían dado pocos frutos, unas pocas victorias de Biaggi, pero el título estaba realmente muy lejos de estar a su alcance. Sin embargo, en un instante todo cambió.

SABIA NUEVA

Masao Furusawa fue nombrado Director de MotoGP en Yamaha en 2004. Había llegado a la dirección técnica del equipo un año antes para intentar cambiar la situación, comenzando a modificar la YZR-M1 con acierto. En Yamaha se había estipulado el objetivo de lograr el título de MotoGP en 2005, coincidiendo con el 50 aniversario de la compañía, y el reto era mayúsculo teniendo en cuenta la situación dos años antes. Hacía falta una moto competitiva y un piloto a su nivel. De la primera parte se tenía que ocupar el equipo liderado por Furusawa, la segunda requería un fichaje. El objetivo era Valentino Rossi, pero para que abandonara la Honda que prácticamente le aseguraba el título hacía falta un gran aliciente. En un golpe de teatro con actos por detrás del telón, que mantuvo en vilo al mundo de la moto durante el final del otoño, se acabó gestando el cambio de marca del italiano, una deserción que no gustó nada en Honda y que incluso enturbió las relaciones entre los equipos, ya que







Las motos



2004 YAMAHA YZR-M1 (OWP3)

Sobre la base de la moto que acabó la temporada 2003, Yamaha realizó importantes modificaciones instalando un motor con culatas de cuatro válvulas en vez de cinco y un cigüeñal con orden de encendido cerrado y muñequillas caladas a 90°, bautizado como "crossplane", pero con una base similar a la del año anterior. También integraba un nuevo chasis con tirantes largos delanteros, un basculante diferente y nuevas medidas generales para hacerla más larga y alta, de manera que se aumentase la estabilidad, aún a costa de una cierta pérdida de tracción.



2005 YAMAHA YZR-M1 (OWP4)

La moto de 2005 fue el primer diseño completo del equipo dirigido por Furusawa, con un motor completamente nuevo, también de cuatro cilindros en línea y cigüeñal "crossplane", pero con un nuevo cárter de carrera más corta y un accionamiento de la distribución por cascada de engranajes situado detrás del bloque de cilindros en vez de la cadena lateral previa. El cambio tenía los ejes superpuestos y el chasis seguía evolucionando, además de incorporar las nuevas suspensiones Öhlins con una horquilla de tubo cerrado.



Se aprecian las diferencias entre la moto de 2005, con los cilindros inclinados adelante y los ejes de la transmisión superpuestos, y el motor 2004, con una estructura mucho más convencional.

los japoneses estaban poco acostumbrados a este tipo de maniobras.

El siguiente paso era crear una moto competitiva, pero el diseño no se podía cambiar de la noche al día, y para las primeras pruebas, realizadas ya en 2004 en Malasia, las motos partían de la base anterior, incluso en detalles como la distribución accionada por una cadena. Furusawa planteó cuatro vías de desarrollo con motores que tenían culatas de cinco válvulas como era habitual en la firma desde principios de los '80, o de las cuatro del resto de los fabricantes. También llegó la alternativa de elegir entre un motor de calado de cigüeñal convencional a 180° o uno cerrado con las muñequillas separadas 90°. La decisión final tras las pruebas fue desarrollar el motor de cuatro válvulas con encendido cerrado, una disposición que se bautizó como "crossplane".

El agrupar las combustiones de los motores de varios cilindros y abandonar la regularidad a lo largo del ciclo era ya algo bien estudiado. Los motores de dos tiempos de 500 cc adoptaron el "Big Bang" a principios de los '90 tras el éxito de la Honda NSR500, y la propia Yamaha había ganado el París-Dakar con sus YZE de dos cilindros paralelos y el cigüeñal calado a 270°, una disposición empleada luego en las TDM y TRX de calle, y que hoy es común en este

tipo de motores. Furusawa era un especialista en el estudio de vibraciones en los motores y aplicó sus conocimientos en ello. Básicamente se trataba de mejorar la tracción, como en los casos anteriores, cambiar constantes golpes de par en el neumático por otros desacompañados que permitieran a la goma recuperarse durante más tiempo antes de recibir la siguiente salva.

Junto al nuevo motor, que necesitaba un nuevo eje de balance para hacerse cargo de las vibraciones del orden de encendido, el equipo continuó el desarrollo de una nueva línea de trabajo en el chasis. Ya a finales de 2003 se había modificado el chasis la YZR-M1 cambiando tanto la zona delantera como la trasera. Para lograr estabilidad en las frenadas es necesario contar con rigidez en la horquilla y la pipa de dirección, especialmente en sentido longitudinal. Para lograrlo la Yamaha empleaba el motor como elemento resistente, con anclajes muy cortos de la pipa a las culatas. El problema era que esto también ofrecía una alta rigidez lateral. En MotoGP, ya desde los primeros años, la adherencia de los neumáticos y el ángulo de inclinación en las curvas eran tan elevados que, en las curvas, los esfuerzos verticales producidos por los baches no podían transmitirse a la suspensión, que trabajaba con un gran ángulo respecto a ellos. Una horquilla flexible era contraproducente en las frenadas. La solución era permitir que la parte delantera del chasis absorbiese la deformación, para lo que era necesario hacerla más flexible, y la solución fue alargar los soportes delanteros del motor, trasladando su anclaje de las culatas al cárter. Igualmente, el basculante cambió la orientación del tirante de refuerzo, pasando a estar por debajo del brazo. De esta manera el amortiguador estaba en una posición más baja y su anclaje superior también, dejando espacio bajo el sillín y repartiendo de manera diferente los esfuerzos.

DISEÑO Y AJUSTE

Junto a Valentino Rossi había llegado a Yamaha una gran parte de su equipo técnico, capitaneado por el australiano Jerry Burgess, que previamente había trabajado con Mick Doohan también en Honda. Junto con los diseñadores decidieron cambiar la arquitectura de la YZR-M1 para hacerla más larga y más alta, de manera que fuese más sencillo controlar los deslizamientos traseros y hacerla más estable, aún a costa de un mayor esfuerzo por parte del piloto para cambiarla de dirección. El resultado inicial fue sorprendente, porque Rossi ganó la primera carrera en Sudáfrica. A lo largo del año la moto fue constantemente evolucionando en busca de mayor tracción cambiando chasis y basculante y ya el Le Mans con una electrónica Marelli que gestionaba directamente dos de los cilindros, dejando los otros al mando directo del acelerador del piloto. La gestión electrónica hizo que también se cambiase el mando de guillotina de la inyección por otro de mariposa. Rossi ganó el título en una temporada que



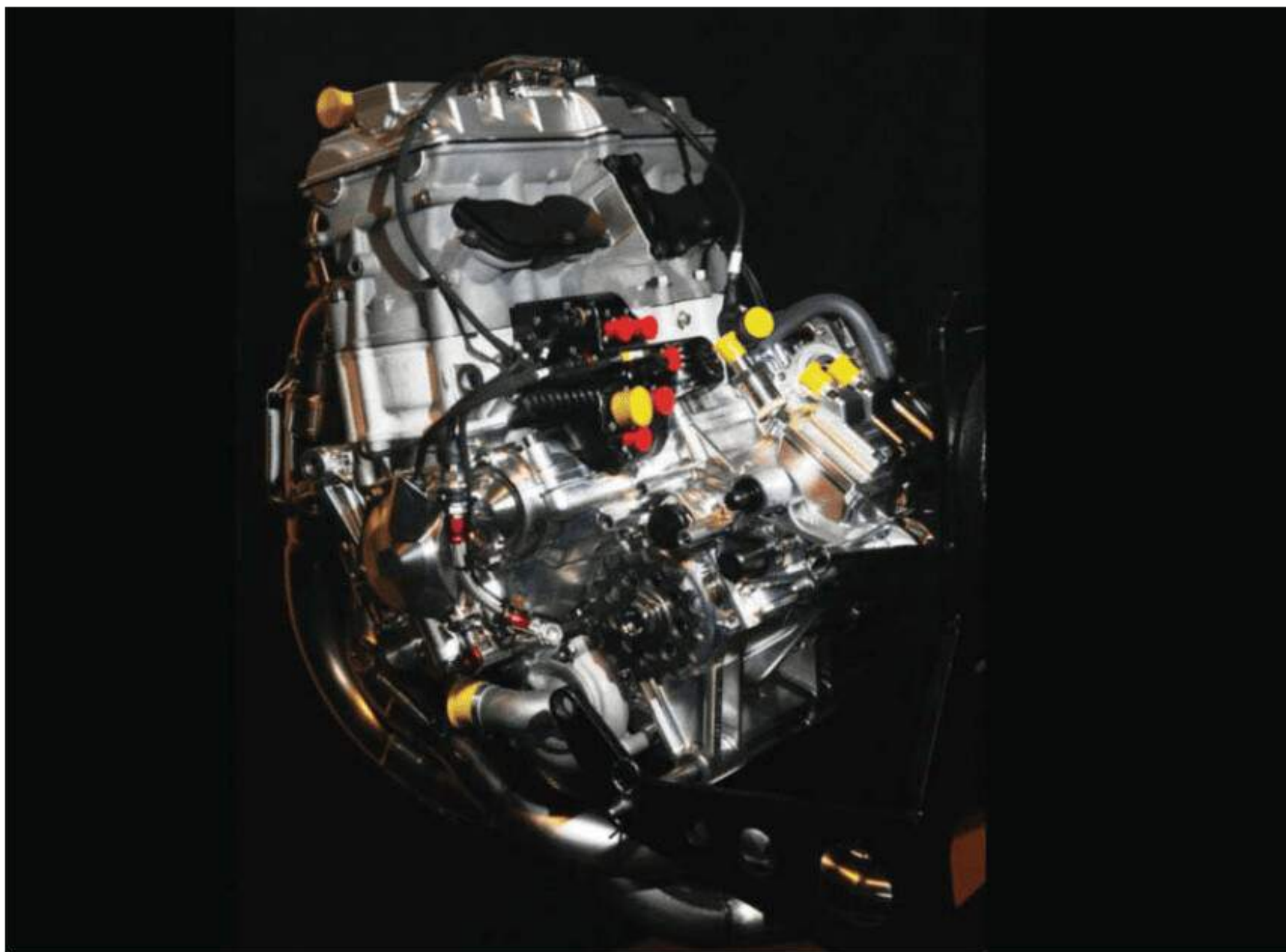
2006 YAMAHA YZR-M1 (OWR3)

En 2006 se volvió a construir una nueva moto, con un motor que mantenía la misma estructura general, pero más potente al aumentar su régimen máximo gracias a nuevas cotas, que ya lo llevaban por encima de los 260 CV. En el chasis se aumentó la rigidez de la zona delantera para aumentar la estabilidad en las frenadas y de nuevo el basculante evolucionó con diferentes rigideces, pero no se adaptó a las características de mayor agarre de los neumáticos de ese año y se pasó media temporada intentando resolver los problemas de "chatter".

Masao Furusawa

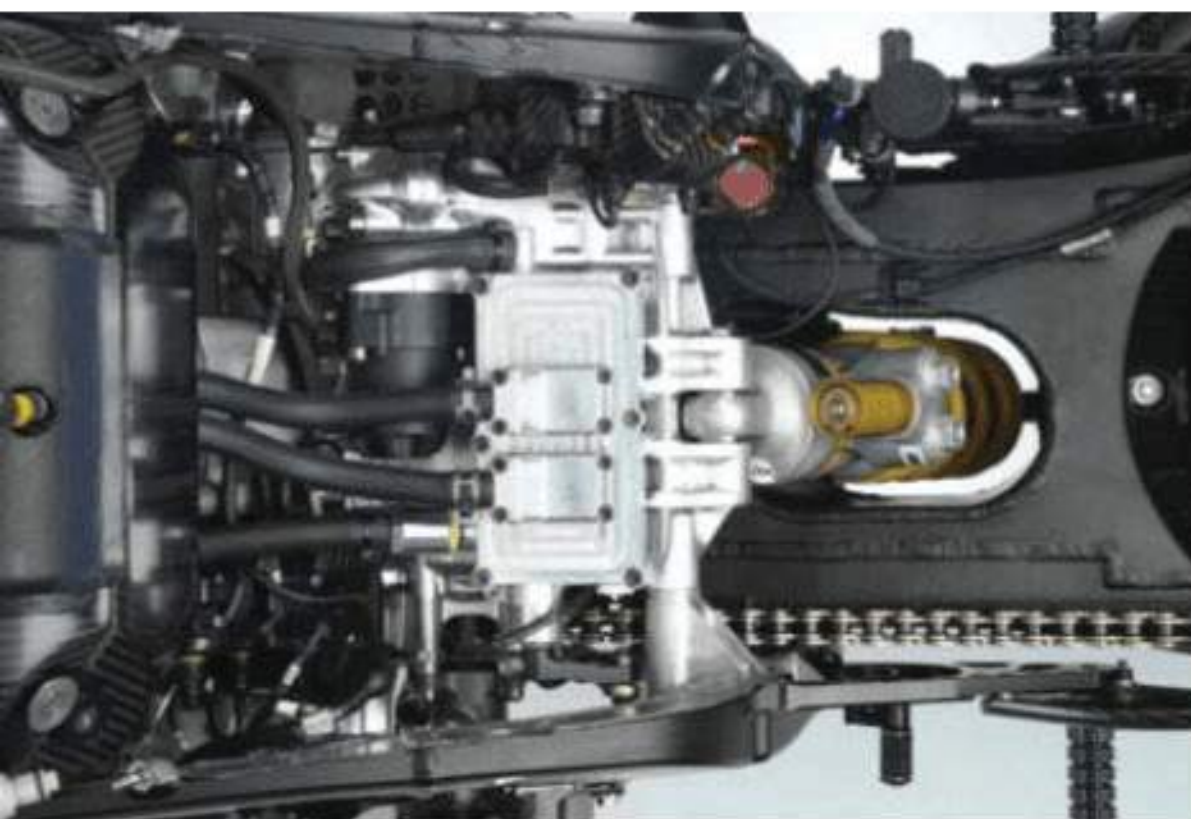
El ingeniero japonés, ligado a Yamaha a lo largo de toda su carrera, nació en la localidad de Kyushu en 1951, y se sintió atraído por las motos desde su infancia, de hecho, antes incluso de poder conducirla legalmente, le compró a uno de sus profesores una Honda Super Cub 50. Tras estudiar en el Instituto Tecnológico de su ciudad, entró en Yamaha con la intención de diseñar motores, especializándose en vibraciones, ruido, análisis de señales y software.

Fue uno de los artífices del diseño de la Yamaha RD350 cuyo motor se convirtió en un ejemplo de ese tipo de motores de dos tiempos y dos cilindros paralelos. A ella le siguieron otras motos como la FJ1200 de 1989, la V-Max de 1991 o la XT600 de 1994. Desde 1988 ocupaba cargos en departamentos técnicos de Yamaha: Gerente de Análisis, Investigación y Desarrollo, Gerente General de Operaciones de Desarrollo, luego su Director Ejecutivo, y en 2004 además Director de MotoGP, donde había llegado un año antes. Tras cambiar por completo la línea de desarrollo de la YZR-M1 y convertirla en campeona ese mismo año. Se retiró en 2010 como Director Ejecutivo de Operaciones de Ingeniería de Yamaha.



Entre 2004 y 2006, la Yamaha YZR-M1 sufrió una continua serie de modificaciones y actualizaciones transformando una moto que no ganó carreras en 2003 en una mecánica prácticamente imbatible.





lo encumbró todavía más, ganando nueve carreras, sin que ninguno de sus compañeros sumaran triunfos.

En cualquier caso, la moto de 2004 era un apaño de la YZR-M1 existente, porque el diseño en mente de Furusawa se estaba gestando durante todo ese año, y llegó la siguiente temporada en forma de una moto completamente nueva. El motor seguía teniendo los cuatro cilindros en línea, pero más inclinados, con cotas de carrera más corta para aumentar el régimen de giro y un nuevo sistema de distribución. Hasta ese momento la Yamaha accionaba los árboles de levas con una cadena en el lateral izquierdo, lo que obligaba a un mantenimiento constante, cambiándola cada día y limitando el régimen. Se ideó un sistema de engranajes que actuaba desde la parte trasera del bloque de cilindros, de manera que no aumentaba la anchura. La temporada 2004 había habido problemas de temperatura, porque el motor y los tirantes de sujeción delanteros no dejaban espacio para la salida de aire del radiador, con el nuevo sistema el motor era más estrecho en su zona superior. El resultado era un motor que subía hasta 16.000 rpm, 1.500 rpm más que anteriormente. También se modificó la transmisión con un cambio en cascada vertical y se evolucionó la gestión electrónica. Con los cambios en el motor y los componentes, Rossi y su Yamaha se mostraron de nuevo intratables, logrando su sexto título y el cuarto consecutivo de MotoGP. El italiano ganó 11 carreras y le sacó a Marco Melandri, ahora en Honda, casi 150 puntos en la clasificación. El objetivo de Yamaha para 2005 se había logrado.



La temporada 2006 fue un año complicado, con dificultades y fallos de todo tipo. Rossi tuvo el título al alcance de su mano, pero cometió un error crucial en la última carrera de la temporada.

Crossplane

Los cigüeñales de los motores de varios cilindros con las muñequillas caladas a intervalos que provocan combustiones en orden irregular han sido comunes desde sus orígenes, pero en los propulsores con más cilindros, precisamente la posibilidad de contar con regularidad había sido una ventaja al permitir que se eliminasen vibraciones y el funcionamiento fuese más regular. En los motores de cuatro cilindros en línea, el calado a 180° con una explosión cada media vuelta era lo estipulado. La Yamaha YZR-M1 fue la primera que siguió los pasos que ya se habían dado en las 500 cc de GP de dos tiempos, compactando las combustiones con un calado a 90°. La concentración de los golpes de par permitía en el periodo en el que no se producían, que la goma de neumático se relajase y aumentase la tracción, aunque las vibraciones obligasen a instalar sistemas para eliminarlas que restaban potencia. El sistema no sólo se extendió al resto de las MotoGP, sino que Yamaha lo implantó en su YZF-R1 de calle, que hoy en día sigue siendo la única que lo emplea.



LLEGAN LOS PROBLEMAS

Para 2006, el último año antes de un cambio de normativa que reducía la cilindrada de 990 cc a 800 cc, la evolución de la Yamaha dio un nuevo salto con una moto nueva otra vez. Para resolver los puntos flacos de los modelos anteriores, uno de ellos la frenada debido a haber reducido la rigidez de la zona delantera, se creó un nuevo chasis con pipa y anclajes modificados para aumentar la estabilidad. También había un nuevo basculante y se había cambiado la caja de aire y la posición del depósito gracias a un nuevo anclaje del amortiguador. El motor tenía, de nuevo, menos carrera en sus cilindros, para ganar vueltas y potencia. Todo parecía ir en la buena dirección hasta que llegaron los nuevos neumáticos de Michelin para ese año que tenían más agarre. Desde las primeras pruebas con ellos la moto acusó un intenso "chatter" que el equipo y los ingenieros no consiguieron solucionar con los remedios clásicos de modificar soportes y anclajes para cambiar la rigidez de diferentes partes. Se llegó a rescatar un chasis de la temporada anterior cambiando la caja de aire de la versión 2006, que era mayor, pero la temporada resultó mucho más complicada de lo esperado. Rossi logró ganar cinco carreras y llegó a la última carrera de Valencia liderando la clasificación, pero una caída en la segunda curva acabó con sus aspiraciones. Perdió el título por cinco puntos frente a Nicky Hayden.

Otra consecuencia del intenso trabajo de desarrollo realizado por Yamaha en 2006 fue la relajación en el de la nueva moto de 2007, algo que se comprobaría unos meses después. La YZF-R1 había comenzado con una potencia algo superior a los 240 CV en 2004 y ya superaba los 260 CV antes de la reducción de cilindrada. **M**



VIAJE

LOS GRANDES PASOS: EL PORDOI

LOS PUERTOS DE MONTAÑA UNEN VALLES TRANSITANDO A LO LARGO DE LAS LADERAS QUE LOS CIRCUNDAN, PERO DESCRIBIRLOS SIMPLEMENTE COMO UNAS SIMPLES CARRETERAS DE CONEXIÓN O RUTAS PARA EL TRANSPORTE ES PARA CUALQUIERA QUE AME LAS MOTOS UN SACRILEGIO. SOBRE ELLAS SE CONVIERTEN EN LAS CARRETERAS MÁS BELLAS Y LOS TRAZADOS QUE MÁS ADORAMOS. EL PORDOI, EN LOS ALPES, ES UNA DE ESAS PEREGRINACIONES QUE NINGUNO NOS DEBERÍAMOS PERDER.

TEXTO: JÜRGEN THEINER/ULI BIGGEMANN. FOTOS: MOPPETFOTO.

Punto de partida del viaje por el paso de Pordoi, cuyas coordenadas en su cima son N 46°29' 15" E 11° 48' 45", es la población de Canazei, en el valle de Fassa. El paso entre Sass Pordoi y Sass Becé se reconoce desde lejos por encima del pueblo. El Pordoi, que es el nombre por el que lo conocen los italianos, marca la frontera entre las provincias de Trentino y Belluno, y conecta el Valle de Fassa con el Valle de Fodom. Como en muchos pueblos de los valles alpinos, el contraste entre las antiguas construcciones rurales y las modernas infraestructuras

para los deportes de invierno y verano es chocante. Las casas de madera ennegrecidas por el sol y las fachadas decoradas con frescos compiten con la chillona publicidad de los hoteles que claman por llamar la atención.

Esta zona estuvo aislada hasta 1900. Sólo la Gran Carretera de los Dolomitas hizo accesibles al turismo los valles que rodean el macizo del Sella. La carretera aún sube en el pueblo y conduce hacia arriba en suaves curvas. Te sorprendes porque su asfalto es de primera calidad, tiene una buena anchura. Tras la segunda curva cerrada,

que en estos lares se denomina "tornanti", se abre una espectacular vista sobre el valle del Fassa, que se va alejando en la distancia. La carretera serpentea a lo largo de las tornanti con firme en buen estado y pendientes elevadas. Por supuesto, también te vas a encontrar curvas bastante menos fáciles que requieren trazadas especiales. En muchos tramos no hay necesidad de rodear con muros de contención los laterales de la carretera ni de reforzar sus bordes, porque el verde del bosque llega justo hasta al límite de la calzada en algunas zonas. Hay galerías cortas que pasan bajo las pistas de esquí, telesillas de colores cuelgan de los cables de los remontes, y que proyectan sus sombras por delante de tu rueda delantera.

Ni el serpenteante trazado de la carretera, ni los baches que lo cubren interrumpen la fluidez del viaje. En su lugar, te distraes con el paisaje montañoso del macizo del Sella que destella entre los árboles, y que no es lo único que domina el entorno. En la cabecera del valle, también pálidas agujas de roca sobresalen hacia el cielo. Curva tras curva, te encuentras con vistas sin fin. Tienen muchas oportunidades para contemplarlo todo si aprovechas los aparcamientos que están situados en los laterales de la carretera y en el Laghetto Lupo Bianco, que es un pequeño lago justo antes de la décima tornanti.

En la curva 14, la carretera se bifurca, dándote a elegir entre el Paso del Sella o el Paso Pordoi. Tras una curva a la derecha, la calzada se vuelve más agreste y accidentada, con mojones blancos y negros de aspecto antiguo que se alternan con quitamiedos abollados. En las curvas se hace más difícil ver y los tramos estrechos exigen más atención. Y entonces, en medio de una curva, aparece el hotel Bellavista, que tiene muchas analogías con el Stilfserjoch y el Schöne Aussicht (Vista hermosa), situado en la curva 46. Este hotel tiene un nombre muy acertado, porque está situado en un promontorio con vistas a un increíble panorama montañoso.

El paisaje, a partir de entonces, se caracteriza por arbustos bajos y rocas cubiertas de líquenes. Los tramos rectos ya no existen y se convierten en curvas muy cerradas, y no lejos de otros dos hoteles con acceso desde la carretera, se cruza finalmente la línea de árboles. Las últimas siete tornanti discurren por terreno alpino, encerradas entre vallas de madera. El tiempo ha hecho

**HASTA 1900 ESTA ZONA
VIVIÓ COMPLETAMENTE
AISLADA HASTA QUE
HICIERON LA CARRETERA**





La vista desde uno de los aparcamientos a pie de carretera que sirven de mirador permite descubrir una naturaleza de ensueño, prácticamente inacabable.



mella en el asfalto, y el poco cuidado que parece que se ha puesto en repararlo, no ayuda a remediarlo.

LLEGANDO A LA CIMA

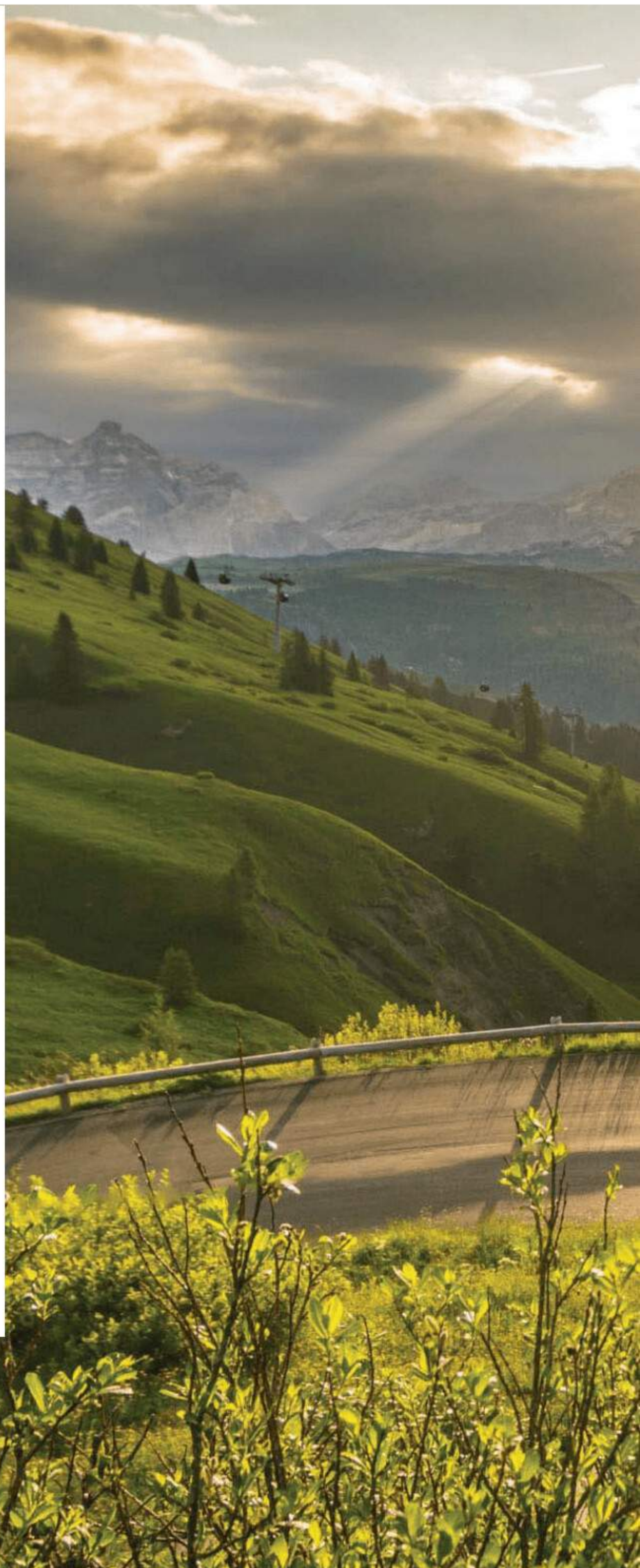
Los últimos metros antes de coronar el puerto están dominados por el teleférico de Sass-Pordoi. Los cables de acero se extienden desde su futurista edificio, hasta una altura de 2.950 m. La infraestructura asociada a él, compuesta por hoteles, enormes aparcamientos, restaurantes y quioscos, ocupa por completo el espacio entre Sass Becé y Sass Pordoi. Todo da una impresión algo ajetreada. Es un lugar cargado de historia, porque el primer tramo de la Gran Carretera de los Dolomitas se completó aquí a principios del siglo XX. Los hoteles pioneros, el Savoia y el Pordoi, con sus características fachadas pintadas, siguen en funcionamiento.

La I Guerra Mundial tuvo lugar en esta zona con especial crudeza. El Col di Lana, la «montaña de sangre» de Italia, se divisa al Este, y cerca de la cima del puerto hay un memorial con los restos de miles de soldados caídos. La rampa oriental que desciende hacia Arabba, ya discurre por terreno más abierto, con una pendiente moderada en una ladera cubierta de rosales alpinos. Un gran tramo de la ruta fue reasfaltado en el verano de 2023 y ahora es perfectamente transitable.

Incluso más que la rampa occidental, la ruta hacia Arabba se caracteriza por el contraste entre la impresionante naturaleza y el ansia humana de disfrutar de actividades de ocio durante todo el año. Porque paralelos a la SS 48, los senderos de BTT serpentean alrededor de pequeños cobertizos de madera, a la sombra de las torres de acero que soportan los cables del teleférico. Suben por las laderas de la montaña y terminan en construcciones irreales en las cumbres. Aunque grises como la propia roca, parecen fuera de lugar en medio de los pálidos Dolomitas. Da la impresión de que el paisaje está alambrado y atrapado. Sin embargo, sin las necesidades de los deportes de invierno, el Passo Pordoi, y muchos otros puertos dolomíticos, difícilmente estarían en tan buen estado y tan bien equipados.

De camino a Arabba, especialmente en los últimos kilómetros, hay un carrusel de curvas de primera clase. Las curvas enlazadas se funden perfectamente unas con otras, y sólo hay tramos cortos y rectos que permiten reponerse para el siguiente baile de curvas cerradas con buen agarre. La rampa este de Pordoi termina tras 33 tornanti cerradas, la última en el centro de la misma localidad de Arabba. **M**

**EL PASSO PORDOI REPRESENTA
EL CORAZÓN DE LOS DOLOMITAS
Y SU ENTORNO ES MÁGICO**





El Pordoi cuenta con 33 tornanti, curvas que se retuercen y se acomodan sobre las laderas para permitir culminar el acceso a la cima del paso.





Llegado un momento de la ascensión, los tramos rectos desaparecen. Vale la pena entonces detenerse a un lago y contemplar la naturaleza, que reluce en todo su esplendor.





Información

El puerto de Pordoi (en italiano: Passo Pordoi), en el corazón de los Dolomitas, es uno de los cuatro puertos de la famosa Ronda Sella. Al igual que sus homólogos, el Paso del Sella, el Paso de Gardena y el Paso de Campolongo, está especialmente concurrido los fines de semana de verano, y está limitado a 60 km/h en muchos tramos. Sin embargo, el límite de velocidad realza la experiencia paisajística a la sombra del imponente macizo del Sella. A pesar de sus más de 2.230 metros de altitud, el paso de Pordoi está abierto todo el año gracias a los deportes de invierno.

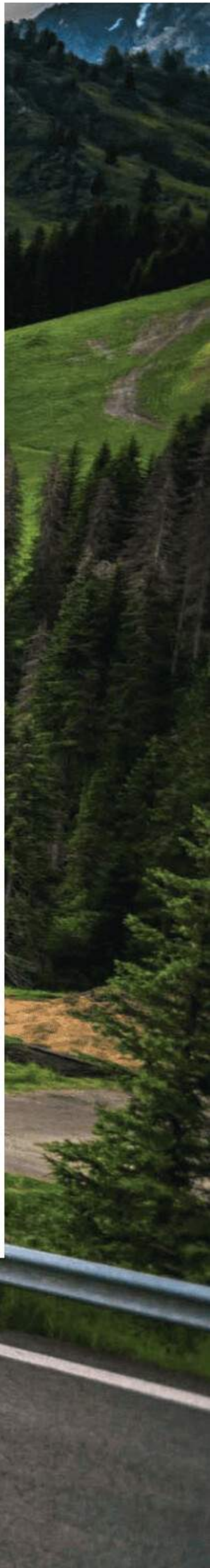
En esta zona, las hostilidades durante la Primera Guerra Mundial fueron especialmente feroces. Las montañas se llenaron de agujeros, se volaron picos enteros y se causó un sufrimiento inimaginable. El museo "Dolomitas 1915-1918", en el paso de Pordoi, está dedicado a las batallas en el Col di Lana y en el glaciar de la Marmola. Visitarlo es una lección de humildad.

CONSEJOS

Hotel Malita en Arabba con especialidades regionales de cocina alpina. Via Mesdì, 54, tel. +39 0436 79103, info@hotelmalita.it, www.hotelmalita.it. El hotel, situado junto a la rampa este, ideal para empezar temprano o subir el puerto tarde. La "Sella Ronda" es la excursión clásica en moto por los Dolomitas y por tanto, en esta ruta, hay muchas oportunidades de conocer a otros aficionados tanto en los puertos como en los pueblos del valle. Otros puertos cercanos son; Passo Sella, Passo Gardena, Passo Campolongo, Passo Fedaia, Passo Staulanza, Passo di Giau, Passo di Falzarego y Passo di Valparola.

FICHA

País: Italia; **Provincias:** Trentino (TN) y Belluno (BL); **Ruta:** Canazei a 1.463 m hasta Arabba a 1.602 m; **Distancia total:** 22 km con 50 tornanti, 27 en la ladera Oeste y 33 en la Este; **Longitud de la parte Oeste:** 12 km desde Canazei; **Longitud de la parte Este:** 10 km desde Arabba; **Cima del puerto:** A 2.239 m sobre el nivel del mar; **Máxima pendiente:** 8 %; **Tramos de peaje:** No; **Firme:** Asfalto; **Horario de apertura:** Abierto todo el año.



MARIANO URDÍN

MOTOS A LA "BOLOGNESA"



La historia de Ducati comienza en 1926, fundada como una sociedad dedicada a fabricar aparatos de radiofonía. En 1935 se traslada a Borgo Panigale, cerca de la anterior fábrica de Bolonia, donde se construye una nueva y moderna factoría, desde la cual comenzará a expandirse en el mercado internacional. Durante la II Guerra Mundial la planta de Borgo Panigale fue bombardeada y destruida, aunque se pudo salvar una buena parte de la maquinaria y la fábrica se reconstruyó. En 1946 llega a un acuerdo con Siata que había desarrollado un pequeño motor auxiliar de cuatro tiempos, ideal para acoplar a las bicicletas, conocido como "Cucciolo" (cachorro), de 48 cc que rendía 1 CV con un bajísimo consumo y de esta forma comienza su experiencia en el sector de la automoción.

En 1954 cambia su nombre por el definitivo de Ducati Meccanica Spa y ese mismo año aparecen las dos versiones del modelo 98, una sport y otra turismo, ambas con el motor de 98 cc, cuatro tiempos refrigerado por aire y con radiador de aceite en el modelo sport. Contrata a un ingeniero que para mí ha sido el gran responsable de la identidad técnica de la marca boloñesa: El "Dottore" Fabio Taglioni. Nacido en 1920, en Lugo, una población de la provincia de Rávena, también cercana a Bolonia, en la famosa Emilia-Romaña, cuna del motor por excelencia en Italia. Estaba trabajando en F.B.Mondial y era un entusiasta convencido del sistema de distribución desmodrómico, que él mismo desarrolló y puso a punto para sus motos. Se jubiló en Ducati en 1990 y a él le debemos motos tan especiales como las monocilíndricas deportivas Mark3 Desmo de 350 y 450, la increíble 750 SS con motor en V a 90° Desmo, con la que el británico Paul Smart secundado por su compañero de equipo Bruno Spaggiari, terminaron primero y segundo en las 200 millas de Imola de 1972. Sin duda una victoria memorable. Otra increíble hazaña fue la de Mike Hailwood en el TT de 1978, cuando batió a Phil Read y su todopoderosa Honda oficial, con una Ducati 900 SS.

He de confesarte, que en toda mi vida motociclista, sólo he tenido una Ducati, fue en el '76, recién terminado mi servicio militar, necesitaba una moto y me compré una Road 250. Quería una 24 Horas, pero el presupuesto no me alcanzaba. Nunca estuve contento con ella y la disfruté poco tiempo.

Nunca volví a tener una Ducati, ni a pensar en comprarme una. En mi grupo de motoristas quemadillos de fin de semana, había uno que era "ducatista" acérrimo, mi buen amigo Enrique. Me pide consejo para comprarse una 500 y yo que acababa de adquirir mi OSSA Yankee 500, estaba encantado con ella, le digo que si se quiere divertir, que no lo dude y se compre una. El tío me escucha pero aparece con una Ducati 500 Twin, con la excusa de que a lo mejor hace algún viajecito con su chica de

vez en cuando. ¡Vaya zambombo de moto! De estética cuestionable, pesada, torpe y sobre todo poco fiable, lo que arruinó el futuro de ese modelo. A los siete meses, Enrique estaba hasta las narices de la moto, fue al concesionario, se quedaron con su moto y se la cambiaron por una 750 GT usada, más aparente, pero tampoco estaba en su mejor momento.

Cuando funcionaba la moto iba bien, el problema era que, por los años y los kilómetros, la salían "goteritas". En una excursión, al mes de tenerla, el embrague rindió su alma. Dos o tres excursiones después, el relé del arranque, luego los condensadores de no sé qué y así, un rosario de problemitas. No hacíamos más de cuatro excursiones seguidas sin que pasara algo. Todo eso consiguió minar mi confianza en la fiabilidad de la marca: si querías olvidarte de averías y talleres, debías decantarte por una japonesa o en todo caso una BMW.

Luego comenzó mi vida como probador de motos en 1984. Eso me dio una perspectiva enorme de la filosofía y tecnología de todas las marcas del mercado. A mediados de los '80 las Ducati parecían auténticos dinosaurios comparadas con las marcas japonesas. En 1985 Ducati se puso como objetivo construir una moto competitiva al más alto nivel y así se desarrolló la 851 Desmoquattro.

Cuando los japoneses todavía estaban exprimiendo los carburadores Mikuni y Keihin, Ducati introdujo la inyección electrónica y metió todas estas novedades dentro de un chasis de acero multitubular de diseño increíble. La 851 era un sueño hecho realidad y Ducati representaba la rebeldía técnica, con un motor de 2 cilindros en V a 90° y su exclusiva distribución Desmo. Mantenía su grave sonido y vibraban y retumbaban sus grandes pistones cuando abrías el gas a fondo. Pero Ducati triunfó en 1990 cuando Raymond Roche se proclamó campeón del mundo de Superbike con la 851, y a continuación Doug Polen con dos campeonatos mundiales consecutivos. Ducati estaba de vuelta y tenía mucho que decir. Recuerdo mis pruebas de la 851, luego de la 888, la 916 y la 998, dos motos realmente preciosas y la 999 diseñada por el maestro Pierre Terblanche, que no sé qué se habría fumado el día que la dibujó, pues le salió la moto más fea y rara que yo había visto, aunque Neil Hodgson y James Toseland, ganaron campeonatos Mundiales con ella (2003 y 2004). Después aparecieron la 1098 y 1198, que volvieron a anteriores versiones de conseguida estética.

Ducati se ha forjado una gran leyenda como símbolo de deportividad y pasión por el motociclismo y la competición. El ingeniero Taglioni fue el gran "gurú" de esos primeros años, hasta Gigi Dall'Igna, que lo es en estos momentos, han sabido mantener su llama viva con productos y resultados espectaculares. No obstante, en el 2012 paso algo que cambió el futuro de la empresa: Ducati, fue adquirida por Volkswagen AG, más concretamente por una de sus empresas, Audi. Lo mejor de esta compra es que ambas partes han salido muy reforzadas, Ducati fortalece su posición con un respaldo financiero y tecnológico al más alto nivel y Audi se posiciona en el mundo del motociclismo y compite de tú a tú con un producto ganador, contra su principal rival, BMW.

Y nosotros, para nuestro regocijo, disfrutamos con las mejores Ducati de la historia. No cabe duda que hoy es la marca premium sin discusión en todos los segmentos en los que está presente, por su diseño, por su tecnología, por su enorme calidad y claramente por su fiabilidad. Muchas gracias Audi. **M**

**SÓLO HE TENIDO UNA DUCATI,
ME COMPRÉ UNA ROAD 250
PERO QUERÍA UNA 24 HORAS**

Suscríbete a **MOTOCICLISMO**

6
NÚMEROS DE
MOTOCICLISMO

+

LIBRO DE REGALO
"50 AÑOS DE VICTORIAS.
HISTORIA DE LOS TRIUNFOS
ESPAÑOLES EN GGPP"

22
EUROS

¡PACK COMPLETO
VALORADO EN
~~32,95€~~

¡AHORRARÁS
MÁS DE 10 €!



**BONO
CULT
URAL**

SI CUMPLES **18 AÑOS**,
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN



91 060 44 83

Horario: Horario: L-V de 9 a 18h

suscripciones.sportlifeiberica.es

Válido para forma de pago con tarjeta de crédito. Oferta solo válida para España para revista en papel (50 primeras solicitudes). Quedan excluidos los objetos promocionales de portada. BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE

Disponible en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google play



TRANSALP

Las montañas te llaman

Es hora de redescubrir la Transalp; una moto tan versátil que se niega a ser etiquetada. Una moto que huye de lo establecido para convertirse en una auténtica todoterreno. La Transalp regresa con un nuevo motor de 755 cc. Sus cinco modos de conducción, su chasis ligero y su bastidor de acero en forma de diamante la convierten en la elección perfecta para cualquier entorno, desde autovías o carreteras hasta los caminos de montaña más espectaculares. Su original y marcado estilo aventurero junto con su excepcional confort de marcha, tanto sentado como de pie, hacen de la Transalp una moto inigualable para el turismo de aventura. Tanto en expediciones por cada rincón de Europa como en tu rutina diaria, la Transalp puede con todo. **The Power of Dreams.** *





DA ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO

GRUPA CONEJERÍA GRUPA CONEJERÍA GRUPA CONEJERÍA GRUPA CONEJERÍA

o de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo

o,ano@engatorio,ano@engatorio,ano@engatorio,ano@engatorio

gatorio,ano@engatorio,ano@engatorio,ano@engatorio,ano@engatorio